UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER

FACULTÉ DE DROIT

DE LA RESPONSABILITÉ DES COMPAGNIES DE NAVIGATION AÉRIENNE DANS LES ACCIDENTS

THÈSE

Présentée et publiquement soutenue devant la Faculté de Droit de Montpellier

PAR

JACQUES BATIGNE

AVOCAT

LICENCIÉ ES-LETTRES

LAURÉAT DE LA FACULTÉ DE DROIT

POUR OBTENIR LE GRADE DE DOCTEUR EN DROIT

(SCIENCES JURIDIQUES)

MONTPELLIER

IMPRIMERIE DE L' « ECONOMISTE MERIDIONAL »

19, Avenue de Toulouse, 19

1923

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41535710_0099

DE LA RESPONSABILITE

DES

COMPAGNIES DE NAVIGATION AÉRIENNE

DANS LES ACCIDENTS

DE LA RESPONSABILITÉ

DES

COMPAGNIES DE NAVIGATION AÉRIENNE

DANS LES ACCIDENTS

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER

FACULTÉ DE DROIT

DE LA RESPONSABILITÉ DES COMPAGNIES DE NAVIGATION AÉRIENNE DANS LES ACCIDENTS

THÈSE

Présentée et publiquement soutenue devant la Faculté de Droit de Montpellier

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

PAR

JACQUES BATIGNE

AVOCAT

LICENCIÉ ES-LETTRES

LAURÉAT DE LA FACULTÉ DE DROIT

POUR OBTENIR LE GRADE DE DOCTEUR EN DROIT

(SCIENCES JURIDIQUES)

MONTPELLIER

IMPRIMERIE DE L' « ECONOMISTE MERIDIONAL »

19, Avenue de Toulouse, 19

1923

UNIVERSITE DE MONTPELLIER

FACULTÉ DE DROIT

MM. VALÉRY, professeur de Droit commercial.
MOYE, Doyen, professeur de Droit International public.
MORIN, assessseur, professeur de Droit civil.
DONNEDIEU DE VABRES, professeur de Droit criminel.
BECQUÉ, professeur de Droit civil.
DE NESMES-DESMARETS, professeur de Droit administratif.
ROCHE-AGUSSOL, professeur d'Economie politique.
VIALLETON, agrégé de Droit civil.
BOSC, agrégé de Droit civil.
VIARD, agrégé d'Histoire du Droit.
BASTID, chargé de cours de Droit constitutionnel.
DIJOL, chargé de cours de Procédure.
TISSET, chargé de cours de Droit romain.
TEILLARD, chargé de cours d'Economie politique.
DELBEZ, chargé de cours de Droit romain.
VIGIÉ et BRÉMOND, doyens honoraires.
LABORDE et CHAUSSE, professeurs honoraires.
ROCHETTE, secrétaire.

MEMBRES DU JURY

MM. MORIN, *Président.*
BECQUÉ,
VIALLETON, } *Assesseurs*

La Faculté n'entend donner aucune approbation ou improbation aux opinions écrites dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

A MONSIEUR LE PROFESSEUR G. MORIN

Respectueux Hommages

A MON PÈRE, LE DOCTEUR P. BATIGNE

ET A MA MÈRE

Filial Dévouement.

J. B.

DE LA RESPONSABILITÉ

DES

COMPAGNIES DE NAVIGATION AÉRIENNE

DANS LES ACCIDENTS

INTRODUCTION

L'histoire raconte que NAPOLÉON Ier aimait à dire de son code civil qu'il était son plus beau titre de gloire et que la grande œuvre législative qu'il avait inspirée et dirigée ferait durer son nom dans la mémoire des hommes plus longtemps que ne pourraient le faire tous les autres travaux qu'il a menés à bien. Ne se trompait-il point? Sa gloire militaire vit encore, et vivra éternellement, puisque elle a enrichi le patrimoine français. Mais le règne de ses codes? Tel Justinien interdisant aux auteurs de s'occuper de ses compilations juridiques afin de ne point déformer leur aspect qu'il se flattait d'avoir créé immuable, l'empereur NAPOLÉON, père ja-

loux de son Droit, s'écriait: Mon Code est perdu, lorsque parut, sur l'un d'eux, le premier commentaire. Le reconnaîtrait-il aujourd'hui? Son code civil? A certains passages, le législateur l'a remanié au point que son nom de Code Napoléon paraît presque une dérision. Son code pénal? Par l'abolition de la peine de mort en matière politique, par l'application possible et très étendue du sursis, par d'autres lois dont l'énumération vient naturellement sous la plume, il a modifié son caractère de très nette façon. Le droit commercial? C'est lui, peut-être, qui, sous la pression des faits, a subi le plus de changements. Un abîme sépare en effet le commerce tel que nous le voyons en notre vingtième siècle, de celui qu'avaient sous les yeux ceux qui, voici cent ans et plus, le réglementèrent. La multiplication extrême des moyens de transport, pour ne parler que d'eux, a vraiment modifié la face du monde. Ce faisant, elle a dû modifier la face des lois.

Dans un article récent de la *Revue des Deux-Mondes,* M. le professeur Charles Richet se posait devant ses lecteurs la question: Qu'est-ce que la civilisation? Il écrivait:

« Les hommes ont constamment essayé de diminuer les distances qui les séparent en diminuant le temps qu'il faut employer pour parcourir ces distances. Ça été le grand effort et le grand labeur de toutes les industries. Jadis, il fallait dix jours pour aller de Paris à Marseille. Aujourd'hui, il faut douze heures en chemin de fer et quatre heures en avion ».

Et l'académicien contait une anecdote :

« L'emploi de la vapeur et l'établissement des chemins de fer ont changé la face du monde. Je me rappelle qu'au temps lointain de ma jeunesse, Victor Duruy, le grand historien, me disait : « Si j'avais à faire une histoire générale, je la diviserais en deux parties : le monde avant les chemins de fer et le monde après les chemins de fer ». Pour l'intensification des échanges, les chemins de fer ont joué un rôle presque aussi important que l'imprimerie ».

Et l'avion ? S'il vivait à notre époque, Duruy ne serait-il pas plus fondé à dire : si j'avais à faire une histoire générale je la diviserais en deux parties : le monde avant la navigation aérienne, et le monde après la navigation aérienne ? L'homme qui s'est engagé sur les routes de l'air ne voit nul problème se poser à lui comme il se présentait à ses pères. Ce n'est point le lieu d'examiner ici les répercussions politiques de cette nouvelle conquête. Mais, pour n'en citer qu'une, en notre temps où les rivalités de nations à nations ne sont pas prêtes à s'apaiser, il ne saurait plus être question pour un peuple de splendide isolement.

Et le Droit ? Ce droit qui pour régir les faits ne doit pas moins se modeler à leur image. L'aviation offre mille perspectives nouvelles à l'activité du législateur. Cette activité se cherche encore, et c'est à peine si nous voyons apparaître les premières grandes lignes de ce droit aérien qui prendra place plus tard à côté du droit maritime. Son élaboration s'impose. Les échanges

aériens, devenus plus fréquents depuis la guerre la réclament. Et comme l'écrivait M. le professeur Ripert dans un rapport destiné à présenter à la Société d'Etudes Législatives un projet de loi dont nous aurons plusieurs fois l'occasion de parler au cours de ces pages :

« Aux expériences scientifiques, aux exercices sportifs a succédé l'exploitation commerciale ; des services réguliers de navigation aérienne relient les grandes villes de l'Europe ; l'*Indicateur aérien* donne les horaires, le prix du transport, les conditions de réception des marchandises. Mais quand ces aéronefs de toutes formes ont quitté le sol, quel droit va les régir, eux, leurs équipages et leurs passagers, dans ce domaine nouveau que l'intelligence humaine a conquis ?

Ne croyons pas qu'échappant aux lois physiques qui paraissaient le river au sol, l'homme puisse aussi facilement s'évader du milieu juridique : la loi territoriale ne l'abandonne pas dans l'espace aérien, car chaque Etat élève ses frontières jusqu'au ciel, et réclame « la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire ».

Et puis les envolées sont de courte durée et, chaque fois que l'avion reprend contact avec le sol, il rentre dans cette communauté juridique qu'il a pu croire un instant avoir quitté.

C'est justement parce qu'elle ne saurait échapper aux lois, que l'aviation en réclame qui lui soient propres. Elle ne connaît aujourd'hui qu'une réglementation administrative de la circulation et le bénéfice de

primes accordées par l'Etat. Il n'y a pas de régime légal de l'aviation ».

Il n'y a pas de législation aérienne: et l'aviation souffre de cette lacune pénible. Ce que demandent avant tout les Compagnies intéressées et la Chambre syndicale des industries aéronautiques, c'est à être fixées. Devraient-elles voir changer d'une manière appréciable les prix de revient et d'exploitation, elles demandent au Gouvernement et au Parlement de les sortir de leur incertitude.

Certes, nous n'avons pas l'intention d'étudier ici ce que devrait être ce régime légal, ne fut-ce que dans ses grandes lignes. L'œuvre dépasserait considérablement, et le temps dont nous disposons, et le but que nous nous sommes impartis. Il s'agira seulement dans les chapitres qui vont suivre d'examiner un seul point de vue de la question: la responsabilité des Compagnies de navigation aérienne dans les accidents.

Il nous paraît que les affaires engageant la responsabilité des hommes sont parmi les plus graves qui se puissent rencontrer, tant par les problèmes moraux qu'elles soulèvent, que par les conséquences pécuniaires qui peuvent en rejaillir.

Quels principes allons-nous appliquer en matière aérienne? Une personne victime d'un accident, et réclamant une indemnité à la compagnie propriétaire de l'appareil qui l'a causé, devra-t-elle invoquer la responsabilité contractuelle ou la responsabilité délictuelle? Nous verrons que cette question touche un grave pro-

blème qui est tout à fait à l'ordre du jour. La compagnie pourra-t-elle valablement se retrancher derrière une clause d'exonération quelconque — et c'est là un point qui en pratique, préoccupe vivement les intéressés? Il y aura lieu de se demander d'abord en quel sens les tribunaux doivent se prononcer actuellement, en l'état d'une législation, d'une doctrine et d'une jurisprudence extrêmement peu abondantes en ce qui concerne le sujet qui nous occupe, mais fournies sur des terrains très voisins, ceux des autres modes de transport, les terrestres et les maritimes. Il faudra ensuite savoir dans quel sens s'orientent les travaux législatifs à l'étude et si la direction qu'ils prennent paraît conforme aux principes généraux du Droit comme aux nécessités de fait qu'impose le souci de l'avenir de l'aviation en France.

CHAPITRE I

LA SITUATION LÉGALE ACTUELLE DES COMPAGNIES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Si le Droit est vraiment la résultante des expériences accumulées par les générations précédentes, nous nous trouvons dans une situation particulièrement délicate pour bâtir une législation aérienne, en l'absence des directives que l'inexistence de ce moyen de transport à leur époque ne permet pas à nos prédécesseurs de nous léguer. L'exemple malheureux d'Icare aurait-il découragé ses imitateurs? Les montgolfières, et ensuite le ballon qui dominait à Fleurus les armées de la République sont les précurseurs bien rustiques des escadrilles d'aujourd'hui. Blériot, Garros, Latham et les aviateurs d'il y a vingt ans, leurs compagnons, avaient presque le droit de dire qu'ils parcouraient des régions que personne jamais n'avait encore parcourues, et que, grâce à eux, le soleil brillait sur des actes nouveaux.

Avant la guerre, l'aviation était considérée dans la masse du public comme un sport, et rien d'autre. On eût bien étonné les admirateurs des premières prouesses, si on leur avait révélé que ces appareils relative-

ment précaires qu'ils voyaient évoluer sur les aérodromes se perfectionneraient de manière étonnante dans un délai en somme très court et prendraient rapidement de l'importance comme moyen régulier de communication. Si, avant 1914, M. Henri Deustch de la Meurthe avait déjà créé la Compagnie générale transaérienne, c'était moins dans un but de réalisation immédiate que « pour manifester sa foi en l'avenir de l'aviation ». Les appareils étaient d'ailleurs trop frustes pour assurer un service régulier et garantir à d'éventuels voyageurs les conditions de rapidité et de sécurité désirables. Les partisans du « *plus lourd que l'air* » se heurtaient aux tenants du « *plus léger que l'air* ».

Il était cependant indispensable de parer aux premiers dangers par des prescriptions de police et de sécurité. Une Commission permanente de navigation aérienne fut instituée par le Ministère des Travaux publics, des Postes et Télégraphes par arrêté en date du 11 juillet 1910. On lui confia l'élaboration de deux textes : un projet de loi, qui, nous allons le voir, devait disparaître bientôt, et un projet de décret destiné à attendre le vote du Parlement.

Ce décret, présenté le 18 novembre 1911 au Ministre d'alors, qui se trouvait être M. Augagneur, fut signé quelques jours après le 21 novembre. Nous le mentionnons parce que nous nous sommes donnés, dans ces premiers paragraphes, la tâche d'examiner, rapidement, les documents qui sont intervenus en ma-

tière aérienne. Mais nous ne nous y arrêterons pas, car il ne nous intéresse point directement : organisation du système des permis de conduire, mesures à prendre pour assurer l'identification des aéronefs, protection des terrains militaires contre les indiscrétions — en somme il se cantonne dans la réglementation administrative et ne pouvait faire plus.

Le décret du 21 novembre 1911 est suivi quelques mois après par un décret de 1913 rendu sous la signature de M. Fernand David. Il se borne à simplifier le premier, notamment par les règles destinées à éviter des collisions d'appareils, et par celles garantissant la sécurité du public et des aviateurs dans les aérodromes et leurs abords.

Cependant la Commission permanente de navigation aérienne avait achevé d'élaborer le projet de loi qui lui avait été confié. Le Gouvernement le dépose le 7 mars 1913 sur le bureau de la Chambre des Députés. Il y est encore et cette loi ne vit jamais le jour. La période électorale, la guerre survinrent. On courut à des travaux plus pressants. Le projet ne fut jamais voté, ni même rapporté.

Sur ce terrain, comme sur bien d'autres, la guerre nous a forcé à changer nos conceptions. Engagé contre ses adversaires dans une lutte acharnée, et obligé de s'assurer partout la supériorité, chacun des belligérants a porté la guerre dans les airs concurremment à celle qu'il menait à terre et sur les flots. Une émulation in-

dispensable a multiplié de chaque côté les inventions et les progrès. Lorsque la paix est survenue, l'aviation militaire avait pris une importance sur laquelle il est inutile d'insister. La locomotion aérienne allait « suivre à pas de géant la voie que lui a tracée l'aviation de guerre et prendre invinciblement la place qui lui est due dans l'industrie des transports ».

A la fin de 1918 et au début de 1919, le Bureau de l'aviation civile, l'Administration des postes et le grand Quartier Général jettent les premières bases. Au cours de 1919, les premières compagnies se créent, font leurs essais et inaugurent quelques services réguliers ou saisonniers. Jusqu'à aujourd'hui, ces tentatives ont pris un développement considérable. A titre d'exemple, voici quelques chiffres — que nous citons avec l'intention d'en faire état au cours de notre travail — extraits du *Bulletin de la Chambre syndicale des industries aéronautiques*, numéro d'avril 1923, p. 13. En 1919, 988 voyages effectués, 265.784 kilomètres parparcourus, 558 passagers payants, 6.966 kilos de messageries, 397 kilos de postes sont transportés. Pour les neuf premiers mois seuls de 1922, ces chiffres sont devenus, 7.291 voyages effectués, 2.437.276 kilom. parcourus, 5.293 passagers, 337.195 kilos de messageries, 29.638 kilos de postes transportés. Plusieurs groupements assurent maintenant des services réguliers: les lignes Latécoère, par exemple, placent Toulouse à quelques heures de Casablanca; la Compagnie Franco-Roumaine relie Paris avec les aérodromes de l'Europe

centrale, et les messageries aériennes le mettent en communications avec Londres.

Par un mécanisme de primes et de subventions, d'abord réduites, ensuite, à partir de 1921 (Sous-Secrétariat de M. P.-E. Flandin), plus largement conçues, le Parlement avait assuré à la navigation aérienne l'appui financier de l'Etat. Mais le développement de celle-ci débordait les prévisions administratives d'avant la guerre. Elle fut réglée en 1920 et 1921 par une série de décrets sur l'emploi de la T. S. F., les règles douanières à observer, les règles d'immatriculation et marques distinctives, etc. Ces divers textes, toujours inspirés par des préoccupations de police administrative, ne s'intéressaient point à la question civile qui nous occupe actuellement. Celle-ci allait être, à peu près à la même époque, envisagée par la Commission compétente de la Chambre des Députés et par une Commission spéciale de la Société d'Etudes législatives. De ces travaux sont résultés respectivement les rapports de M. le député Bazire et de M. le professeur Ripert. Nous en arrivons à leur étude.

Mais auparavant quelques mots sont nécessaires sur le droit international. Son élaboration a précédé ici celle du droit interne. M. le professeur Ripert voit dans cet ordre quelque chose de singulier. Evidemment, cela le serait pour toutes les autres questions. Mais celle-ci est à ce point particulière que très respectueusement nous nous permettons de ne pas partager cette opinion sur une question de détail. Il nous paraît

en effet que chaque pays civilisé possède des réseaux routiers et ferrés qui seront longtemps plus complets, plus économiques, donc plus commodes pour les petites distances que les réseaux aériens. La supériorité de ces derniers est d'assurer un transport rapide et lointain, s'étendant par suite au-dessus du territoire de deux ou plusieurs nations, qui doivent s'entendre entre elles pour réglementer ce passage. M. Bréguet, Président de la Chambre syndicale des industries aéronautiques, l'a fait remarquer: « Lorsque nous en serons là (rapidité et sécurité assurées), la navigation aérienne, *au moins en ce qui concerne les communications internationales,* sera sans concurrence possible de la part des autres moyens de communications ».

(Conférence faite à Londres, le 6 avril 1922, à la Royal Aéronautical Society.)

En tous cas, une convention internationale a été signée le 13 octobre 1919, sous réserve des ratifications, par les représentants de trente-deux Etats, et publiée en même temps par les soins du Ministère des Affaires Etrangères français et du Ministère de l'Air anglais. Ce document est complété par un protocole additionnel du 1er mai 1920. Les ratifications de l'un et de l'autre ont été autorisées en France par les lois des 23 janvier et 15 juillet 1921, mais non encore échangées. Une Commission internationale de navigation aérienne est créée et placée sous l'autorité de la Société des Nations. Il faut citer encore, en droit international, les articles 318 à 320 du Traité de Versailles, 276 à

283 du Traité de Saint-Germain, 204 à 211 du Traité de Neuilly, 260 à 267 du Traité de Trianon. On peut enfin mentionner les ébauches de législations aériennes qui régissent les nations étrangères : en Angleterre, l'Air Navigation Act du 23 décembre 1920; l'arrêté belge du 27 novembre 1919; le décret italien de la même date; plusieurs décrets espagnols de novembre 1919 et avril et mars 1920; l'arrêté du Conseil Fédéral Suisse du 27 janvier 1920; l'arrêté du 7 septembre 1920 relatif à la circulation aérienne aux Pays-Bas; le décret allemand du 26 novembre 1918; et enfin le décret du 15 mars 1920 sur la réglementation de l'aviation en Colombie. Le principal théoricien du futur droit aérien français, M. Ripert, n'y voit « pas pour l'instant de modèle bien satisfaisant... Il faut citer à part l'arrêté du Conseil Fédéral Suisse du 27 janvier 1920 qui contient certaines dispositions très remarquables ».

Nous avons vu qu'un projet de loi, déposé en 1913, par le Gouvernement Français sur le Bureau de la Chambre des Députés n'avait jamais été ni rapporté, ni voté. Après la guerre, le développement de l'aviation d'une part, l'existence d'un droit international aérien d'autre part, rendaient indispensable le dépôt et l'aboutissement d'un nouveau projet. Le Sous-Secrétariat d'Etat à l'Aéronautique en prit l'initiative le 26 mars 1920. La Commission des Travaux Publics et des moyens de communication de la Chambre entreprit aussitôt l'examen du projet sous la présidence de

M. Maurice Sibille. Au cours de ce travail, quatre modifications importantes furent apportées au texte primitif à la demande même du Gouvernement. Mais aucun n'intéresse directement la question qui nous occupe. C'est dans ces conditions que la Commission des Travaux Publics vota l'adoption des articles corrigés et des autres, sur rapport de M. le député Louis Bazire, qui avait remplacé M. André Payer, précédemment rapporteur.

C'est là un document « incomplet et touffu ».

Il se divise en trois titres respectivement intitulés: De la circulation des aéronefs; Des aéronefs privés; Dispositions générales. Il semble que ses auteurs ont été hypnotisés par la réglementation administrative existante et qu'ils ont eu presque uniquement le désir de la codifier, au lieu de chercher à la compléter par d'autres règles. Cela apparaît dans le rapport de M. Louis Bazire: « Beaucoup des articles des décrets de 1911 et de 1913 subsistent avec de légères mises au courant et au point ».

Il apparaît également dans le rapport Bazire, que la Commission s'est préoccupée de créer un « Code pénal de l'aéronautique civile » beaucoup plus qu'un « Code civil de l'aéronautique ». Sur quarante et un articles, seize, numérotés de 23 à 39, se placent au point de vue répressif, M. Bazire écrit:

« A la demande de l'Administration des douanes, les formalités auxquelles devront satisfaire les aéronefs pour entrer en France ou pour en sortir ont été insérées dans le projet actuel.

La caractéristique originale de ce projet de loi réside surtout dans un ensemble de pénalités qui prévoient une répression rapide des manquements à la loi et une solution suffisante des difficultés qui peuvent se produire à l'occasion de la navigation aérienne.

...Il défend sans sévérité exagérée mais aussi sans faiblesse l'application de la règle. Il pourra d'ailleurs être tempéré par le jeu de la loi du 26 mars 1891 ».

Au point de vue civil, le texte est beaucoup plus bref. Nous n'avons trouvé dans le rapport, aucune allusion à la responsabilité des Compagnies de navigation dans les accidents, aucune allusion à l'article 1147 du Code Civil. Dans le projet, un seul article, l'article 5, s'occupe de la question en deux modestes paragraphes. Il s'exprime ainsi :

« L'exploitant d'un aéronef en évolution est responsable de plein droit, et sauf le cas de faute de la victime, des dommages causés aux personnes et aux biens.

» Les articles 1362 et 1384 du Code Civil restent applicables au cas d'un aéronef en évolution ».

Il est bien évident que ce projet ne plaît pas aux exploitants. S'il prenait force de loi, le transporteur deviendrait « responsable de plein droit », et, actionné par un voyageur victime d'un accident qui lui réclamerait une indemnité, il devrait, pour se dégager, établir la faute de cette victime. C'est à lui qu'incomberait la charge de la preuve. A quelle difficulté ne se heurterait-il point? Pour les transports terrestres, on peut

consulter des témoins d'un accident, examiner ce qui subsiste du matériel. Tout cela est infiniment moins aisé dans l'hypothèse de la chute d'un aéronef qui, s'il ne se perd pas corps et biens comme un navire — et encore peut-on envisager l'hypothèse d'une chute en mer — se fracasse en arrivant au sol. Dans les procès de ce genre, et ils ne sont pas les seuls, la partie à laquelle incombe la preuve risque fort de succomber. L'intérêt des voyageurs doit évidemment être sauvegardé. Celui des Compagnies ne peut être dédaigné. Le projet Bazire fait pencher la balance en faveur du premier. Nous allons voir que le projet Ripert l'incline dans l'autre sens. Alors? Qu'adviendra-t-il? Et quelle est la solution la plus juridique? Et la plus pratique?

Le projet de loi que nous étudions a été voté par la Chambre des Députés le 23 juin 1921. Il est actuellement en instance devant le Sénat. Mais il ne verra probablement consacrer ni la forme, ni le fond qu'il possède aujourd'hui. Saisie par le Gouvernement, la Société d'études législatives a élaboré un texte différent beaucoup plus complet. C'est elle qui a suggéré les modifications introduites dans le document primitif au cours de son examen par la Commission Sibille. Il est donc probable qu'elle obtiendra un remaniement total.

La Société d'Etudes Législatives a entièrement séparé le point de vue pénal du point de vue civil, afin de ne pas étouffer celui-ci derrière celui-là. Au cours de l'année 1921, sa Commission de législation aérienne

a rédigé cinquante-neuf articles groupés en quatre titres: Des aéronefs; — De la circulation aérienne; — Des transports par air; — Dommages et responsabilités. — Un titre V contiendra les dispositions pénales Cette dernière partie a été l'objet d'un rapport séparé dû à M. Rolland, substitut au Tribunal de la Seine, et lu le 19 mai 1922, à la séance commune de la Société d'Etudes Législatives et de la Société Générale des Prisons. M. Georges Ripert, professeur à la Faculté de Droit de Paris et à l'Ecole des Sciences Politiques, avait précédemment rapporté et présenté les premiers titres.

Nous avons dit plusieurs fois que le projet Ripert était l'opposé du projet Bazire. Qu'on en juge par cet extrait du titre III, transports par air, chapitre I : transport des marchandises, l'article 41 s'exprime ainsi:

« Le transporteur est responsable de la perte ou de l'avarie des marchandises transportées, hors les cas de force majeure ou de vice propre de la marchandise.

» Toutefois, si la valeur de la marchandise n'a pas été déclarée par l'expéditeur, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de mille francs par colis ».

Et l'article 42 ajoute:

« Le transporteur peut par une clause expresse s'exonérer de la responsabilité qui lui incombe à raison des risques de l'air et des fautes commises par toute personne employée à bord dans la conduite de l'appareil.

» Cette clause ne décharge le transporteur de sa responsabilité que si l'aéronef était en bon état de navigabilité au départ. Le certificat administratif établit une présomption de navigabilité qui peut être combattue par la preuve contraire ».

Au même titre, chapitre II, transport des personnes, l'article 48 étend les dispositions précédentes :

« Le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité à raison des accidents survenus aux voyageurs dans les conditions prévues par l'article 42 ci-dessus ».

On voit que nous sommes loin du texte de l'article 5 adopté par la Chambre des Députés.

Nous verrons ultérieurement les objections qu'on peut, à notre avis, soulever contre l'un et contre l'autre, et les arguments qui peuvent être invoqués à l'appui de l'un et de l'autre.

Pendant que les théoriciens s'occupaient ainsi à légiférer sur la responsabilité des Compagnies de navigation aérienne dans les accidents, un fait vint obliger la jurisprudence à donner son opinion et à se prononcer en l'absence de toute prescription impérative en l'espèce. Le 17 septembre 1921, un passager, M. Lambert, s'était embarqué dans un avion de la Compagnie des Messageries Aériennes qui devait le transporter de Paris à l'aérodrome de Croydon, dans la banlieue de Londres. Arrivé sans encombres à deux ou trois kilomètres de sa destination, l'appareil tomba pour une cause non élucidée et se brisa complètement au sol. Le passager, victime de plusieurs blessures, assigna son

transporteur devant le Tribunal civil de la Seine en paiement de 40.000 francs de dommages-intérêts. Il se basait sur les termes généraux de l'article 1147 du Code Civil et sur les applications que la Cour de Cassation a faites à plusieurs reprises de ce texte: les Messageries aériennes ne justifient pas que leur obligation de transporter Lambert sain et sauf de Paris à Londres n'a pu être exécutée par suite d'une cause qui ne saurait leur incomber; donc elles sont passibles d'une condamnation à des dommages.

En aucune façon, répond la défenderesse. Elle oppose à la demande (c'est ici le jugement lui-même qui s'exprime): « qu'elle ne saurait être responsable des suites de l'accident *ipso facto* en vertu du contrat de transport intervenu, les avions constituant un moyen de transport nouveau, non assimilable aux autres moyens de transport ordinaires en raison des risques beaucoup plus graves encourus par ceux qui en font usage ».

Et le Tribunal, qui donne l'impression d'être effrayé d'avoir à créer une jurisprudence, ajoute: « Qu'en réalité il s'agirait de déclarer, instaurant une jurisprudence exceptionnelle en l'espèce, que sa responsabilité est non contractuelle, mais uniquement quasi délictuelle, mettant ainsi à la charge du demandeur la preuve de la faute comme génératrice de la responsabilité ».

La Compagnie des Messageries Aériennes avait d'ailleurs un moyen de défense subsidiaire. Elle soutenait

(c'est toujours le Tribunal qui parle) « qu'au surplus, et en admettant qu'il y ait responsabilité contractuelle, elle s'en serait exonérée par avance par la mention figurant au dos des billets délivrés par elle aux voyageurs ».

Le jugement a été rendu par la quatrième Chambre le 18 décembre 1922. Par une coïncidence assez curieuse il est l'œuvre de M. le Président Chapsal, qui est l'oncle d'un administrateur délégué de la Compagnie Aérienne Française, lequel est en même temps Président de la Commission de Navigation à la Chambre Syndicale des Industries Aéronautiques, M. Balleyguier. Le neveu aura, comme tel, à prendre le contrepied de la décision de son oncle. Le Tribunal n'admet ni le moyen de défense principal des Messageries Aériennes, ni le subsidiaire. Quant au premier, il estime que la portée de l'article 1147, consacrée par la Cour suprême, ne doit souffrir aucune exception sous le prétexte que la navigation aérienne n'a pas atteint un degré de perfectionnement suffisant. « La nature de ce droit nouveau est du ressort du législateur qui, connaissant les aléas et les dangers de la navigation aérienne n'y eut pas manqué s'il avait jugé utile ou nécessaire de la faire bénéficier d'une situation spéciale lorsqu'il a été appelé à légiférer en la matière ». D'autre part, la clause d'exonération figurant au dos du billet remis à Lambert est inopérante. Car « à supposer même que le transporteur fasse la preuve de l'acceptation de cette clause par la simple remise du billet du voyageur, ce qui est douteux, à cause de l'importance

de ladite clause, qui vise les accidents en dehors d'autres cas d'exonération et de la non représentation du billet signé par le voyageur, elle ne saurait être tenue comme valable parce que contraire à l'ordre public, nul ne pouvant s'exonérer à l'avance de ses délits ou quasi délits ».

Telle est l'opinion de la quatrième Chambre du Tribunal civil de la Seine. Elle déclare, en conséquence, valable et fondée la demande en dommages-intérêts formée par Lambert.

L'affaire en est là actuellement. On devine que cette décision a soulevé des protestations. M. Ripert se propose de l'annoter dans le Dalloz. Les Compagnies de navigation aérienne vont faire bloc pour soutenir en appel les Messageries Aériennes. Elles appréhendent une pluie de réclamations et de procès, une augmentation du taux des assurances qu'elles prennent. Par voie de conséquence surviendra une augmentation considérable des prix de revient et d'exploitation. Ce sont leurs arguments. Et elles ajoutent que les entreprises qui se créent s'effrayent de la jurisprudence de cette responsabilité contractuelle. D'ailleurs, la Chambre Syndicale des Industries Aéronautiques vient, à l'occasion du procès Lambert, de « demander avec instance au Sous-Secrétariat d'Etat de l'Aéronautique de faire aboutir les projets de lois en cours ». Ce sont les propres paroles d'un membre très haut placé de cette organisation.

Nous avons essayé dans ce chapitre d'examiner qu'elle est la situation légale actuelle des Compagnies

de Navigation Aérienne, dans l'hypothèse de leur responsabilité en cas d'accidents. Nous pouvons la résumer ainsi. Au point de vue police et sécurité, au point de vue pénal, une réglementation très précise et même trop serrée. Au point de vue civil, deux courants de doctrine, deux projets de loi : le projet Bazire, le projet Ripert, qui sont contradictoires. En jurisprudence, une décision Messageries Aériennes c. Lambert qui n'est pas définitive. Où est le droit ? Les pages qui vont suivre essayeront de répondre à cette question.

CHAPITRE II

RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE OU RESPONSABILITÉ DÉLICTUELLE

Qu'est-ce qu'un contrat? Un contrat est un accord de volontés productif d'obligations juridiques. L'effet d'une obligation est de forcer le débiteur à donner, faire ou ne pas faire ce à quoi il s'est engagé. Si le débiteur résiste, l'exécution doit être poursuivie par la force, et lorsque elle n'est pas possible « en nature » se traduira par des équivalents, des dommages-intérêts. Il existe toutefois certaines hypothèses exceptionnelles où l'inexécution n'entraîne pas cette poursuite. C'est lorsque cette inexécution est imputable pour tout ou pour partie à une cause étrangère au fait du débiteur. Seulement c'est à ce dernier qu'incombe la tâche d'établir le cas fortuit, la force majeure ou le fait du créancier lui-même, qui ont mis obstacle à sa bonne volonté. Celui qui se prétend dégagé d'une responsabilité contractuelle, qui pesait sur lui, doit en fournir la preuve.

Toute autre est la situation dans la matière des obligations délictuelles et quasi-délictuelles, entraînant une responsabilité qualifiée souvent de responsabilité civile. La responsabilité civile est engagée lorsque une personne a causé à une autre personne, envers laquelle elle n'est tenue par aucune obligation pré-existante, un dommage. C'est la règle concrétisée par le fameux article 1382 du Code civil: « Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer ». L'intérêt de la discussion est que, tandis que la faute contractuelle se présume, la faute délictuelle doit être prouvée. Dans le premier cas, c'est au défendeur à prouver qu'il n'est pas en faute ; dans le deuxième c'est le demandeur qui doit prouver la faute.

Il est bien évident que si une personne circule sur une route, en motocyclette par exemple, et en renverse et tue une autre, les parents de la victime auront parfaitement le droit de réclamer des dommages-intérêts au motocycliste sans être lié à lui par aucune espèce de contrat. Mais la situation n'est pas toujours aussi nette, et la matière de la responsabilité délictuelle et quasi-délictuelle est une de celles qui ont le plus évolué.

L'idée elle-même de responsabilité délictuelle est une idée relativement récente. La distinction que nos législations modernes font entre la peine, dont l'Etat a le devoir de frapper un coupable et l'indemnité dont ce coupable est redevable envers sa victime, était inconnue des législations antiques. M. le professeur Girard,

examinant le fondement général du système d'une créance spéciale reconnue à la victime du délit contre son auteur, écrit:

« A cette question, il existe, à notre sens, une réponse et il n'en existe qu'une. Le fondement du système est historique. Le système des délits privés romains, de même que les institutions parallèles de beaucoup d'autres peuples (droit celtique, droit germanique, droit scandinave, droit babylonien, etc.) s'explique uniquement comme une étape de l'histoire du droit pénal, d'une évolution qu'ont accomplie normalement tous les peuples arrivés à la notion moderne de délits publics punis par l'Etat et qu'on peut commodément ramener à quatre phases: la phase de la vengeance privée, celle des compositions volontaires, celle des compositions légales et celle de la répression par l'Etat ».

Ce passage est extrait du *Manuel de droit romain,* de M. Girard, 6e édition, page 401. Et quelques paragraphes plus loin, page 405, nous lisons:

« Toutes ces particularités » — qui paraîtraient arbitraires et déraisonnables avec toute autre théorie — « sont aussi inexplicables pour celui qui ne les ramène pas à une idée d'ensemble, qu'elles sont aisément compréhensibles quand on sait que l'amende née du délit n'est qu'une composition légale mise par l'autorité publique à la place du droit de vengeance ».

Néanmoins le Droit romain n'a jamais réussi à mettre sur pied une construction d'ensemble dans le genre

de notre article 1382 du Code civil. Au contraire nos anciens auteurs la conçoivent parfaitement. Le particulier victime d'un délit ne peut intenter contre son agresseur l'action pénale et peut seulement lui réclamer une réparation civile. C'est ce que traduit le dicton que nous transmettent les Institutes coutumières, n° 832 : « A tout méfait n'échet qu'amende ». L'article 1382 reproduit à peu près une règle rapportée par Domat en ses lois civiles, livre II, titre VIII, section IV :

« Toutes les pertes et tous les dommages qui peuvent arriver par le fait de quelque personne, soit imprudence, légèreté, ignorance de ce qu'on doit savoir, ou autres fautes semblables, si légères qu'elles puissent être, doivent être réparées par celui dont l'imprudence ou autre faute y a donné lieu ».

D'après le Code civil, on est responsable de son fait personnel, du fait d'autrui ou du fait des choses que l'on a sous sa garde. Le délit civil est ainsi infiniment plus large que le délit pénal. Mais quel est le fondement de cette responsabilité? Il faut la chercher dans l'idée de faute. Pour que elle pèse sur le débiteur, l'imputabilité du fait dommageable à une faute de son auteur est indispensable. Cette règle d'abord primordiale n'allait pas tarder à disparaître sous la poussée d'idées nouvelles tendant à élargir les notions fondamentales de la responsabilité, et la notion du risque allait être appelée à remplacer celle de la faute comme source d'obligations.

De nos jours, un homme peut être lié à un autre au

moyen de la responsabilité contractuelle ou de la responsabilité délictuelle (ou quasi-délictuelle). Notre droit civil distingue la faute contractuelle de la faute délictuelle (ou quasi-délictuelle). Cette théorie classique de la dualité des fautes a été très combattue en ces vingt-cinq dernières années, mais les promoteurs des idées nouvelles n'ont pu réussir à la détruire. Cette distinction présente beaucoup d'intérêt à bien des points de vue. Mais sa principale importance réside dans la répartition de la charge de la preuve. L'article 1315 du Code civil traduit le vieil adage : *actori incumbit probatio*, et nul ne peut échapper à la règle qu'il établit.

« Celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver. Réciproquement, celui qui se prétend libéré doit justifier le paiement ou le fait qui a produit l'extinction de son obligation ».

En vertu de cet article, en matière contractuelle c'est au débiteur à prouver qu'il n'est pas en faute, en matière délictuelle c'est au demandeur à prouver la faute, comme nous l'avons déjà exposé. Comme nous l'avons également dit, ce qui va d'ailleurs de soi, celui à qui incombe la charge de la preuve porte le poids le plus lourd du procès et se trouve la plupart du temps dans une situation nettement désavantageuse vis-à-vis de l'autre partie. Dans l'exemple cité du motocycliste qui écrase une personne sur une route, point n'est douteux qu'il y a responsabilité délictuelle et non pas responsabilité contractuelle. Mais il est des hypothèses où la question de savoir quel est le fondement d'une respon-

sabilité invoquée devant les juges est très délicate. Ce problème se rencontre notamment à propos de la responsabilité des transporteurs au cas d'accidents, de la responsabilité des employeurs au cas d'accidents du travail, de la responsabilité des locataires au cas d'incendie. C'est de la première que nous allons nous occuper ici. Mais il nous faut auparavant dire quelques mots de la seconde à propos d'un raisonnement auquel certaines décisions jurisprudentielles se sont livrées.

En matière d'accidents du travail, avant la loi du 3 avril 1898, la jurisprudence appliquait purement et simplement les principes de la responsabilité délictuelle et faisait jouer l'article 1382. La preuve à fournir devait porter sur une cause spécialisée génératrice de l'accident: d'où, énormes difficultés qui lésaient les ouvriers. Quelques tribunaux commencèrent par exiger uniquement qu'on prouve que le patron a été en faute. Mais c'était là un système assez peu cohérent. Certains auteurs, notamment M. Sauzet, en France, et M. Sainctelette, en Belgique, proposèrent de dire que la responsabilité du patron était une responsabilité contractuelle. L'obligation du salaire se doublerait d'une obligation de sécurité. D'où renversement de la charge de la preuve. Mais cette doctrine nouvelle n'eût aucune influence sur la jurisprudence française et fut très vivement combattue. MM. Saleilles et Josserand soutinrent, intervenant dans le débat, qu'on pouvait faire sortir du Code toute la théorie du risque professionnel en appliquant au patron l'article 1384:

« On est responsable, non seulement du dommage qu'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes ou des choses dont on doit répondre ou qu'on a sous sa garde ».

Il est permis de penser que cette théorie est très différente de l'esprit du Code, qui n'a sans doute pas voulu faire de cet article la base d'un système général, comme ces auteurs paraissent le croire. Néanmoins une proposition de loi, inspirée des idées de ces derniers, fut déposée dans la même époque (en 1882), sur le Bureau de la Chambre des Députés, par M. Félix Faure. C'est cette proposition qui aboutit à la loi du 9 avril 1898.

Ceci dit, il convient d'en revenir à la responsabilité du transporteur.

Dans leur Cours de Droit civil français, M. le conseiller Colin et M. le professeur Capitant ont souligné le nombre et la complexité des textes qui régissent les entreprises de transport:

« Cette variété de louage d'industrie, la plus importante peut-être, s'applique à la traction animale ou mécanique, aux entreprises de chemins de fer, de roulage, de transports automobiles, à la batellerie fluviale (soumise, en France, au régime des transports terrestres), à la navigation commerciale maritime enfin ». — MM. Colin et Capitant auraient pu ajouter: et à la navigation commerciale aérienne. « Cette matière est infiniment complexe, car le contrat de transport dans lequel l'idée de louage se combine, dans une certaine mesure,

à celle de dépôt, est un contrat de droit civil, réglé par les articles 1782 à 1786 du Code civil. Mais d'autre part les voituriers ou transporteurs sont des commerçants : d'où les textes nombreux du Code de commerce, applicables d'ailleurs aux contrats même civils passés par les voituriers. D'un autre côté le contrat de transport ressortit à bien des égards au Droit public et au Droit administratif, à raison des concessions faites en cette matière par l'Etat, les départements, les communes, à raison aussi du caractère de service public qui appartient aux grandes entreprises de transport et qui justifie l'intervention de l'Etat, soit pour participer aux dépenses des compagnies sous forme de garantie d'intérêts, soit pour leur imposer l'égalité de tarifs à l'égard des personnes et des industries diverses ».

Quel va être le fondement de la responsabilité du transporteur? Il faut distinguer suivant que nous nous plaçons en matière de marchandises ou en matière de voyageurs. Dans le premier cas, elle est certainement de nature contractuelle. Les textes sur ce sujet ne donnent pas prise à la discussion. Voici par exemple l'article 1782 du Code civil qui déclare que « les voituriers par terre et par eau sont assujettis, pour la garde et la conservation des choses qui leur sont confiées, aux mêmes obligations que les aubergistes dont il est parlé au titre « Du dépôt et du séquestre ».

De très vives controverses au contraire se sont élevées en matière du transport des personnes et la jurisprudence a longtemps hésité avant de se fixer dans la

voie où elle paraît définitivement engagée aujourd'hui.

M. le professeur Esmein nous apprend, dans une note au Sirey 1900-2-59, que, dans le Droit romain et dans notre ancien Droit, les personnes étaient assimilées aux marchandises quand il s'agissait de transport. Les travaux préparatoires du Code civil, et ceux du Code de commerce sont muets en la matière. En 1884, la Cour de Cassation fut saisie de la question et sa Chambre civile rendit le 10 novembre un arrêt aux termes duquel elle affirmait: « que la règle édictée par l'article 1784 du Code civil n'est que l'application au dépôt nécessaire de la chose transportée du principe d'après lequel tout dépositaire d'un corps certain doit le rendre en bon état... que ce principe ne saurait être appliqué au transport des personnes » (D. 1885-1-433, affaire veuve Recullet c. Compagnie des chemins de fer du Nord).

Cette décision, qu'une autre, conforme, de la Cour d'Amiens avait, quelques années auparavant, permis de prévoir, était en conformité avec l'opinion d'une partie de la doctrine. Un spécialiste éminent du droit commercial, M. le professeur Thaller, n'a-t-il pas écrit: (*Traité élémentaire de droit commercial*, 3e éd., p. 590, n° 1185):

« Sur le colis, matière passive et sans résistance, le transporteur exerce une maîtrise, s'il périt, c'est pour avoir été l'objet d'une absence de garde ou d'une manutention défectueuse, sauf preuve du contraire. Le voyageur au contraire, qui est un être responsable, a pu

contrarier l'action du voiturier par sa propre imprudence où par sa volonté. Dans le doute, il n'y a pas plus de raison à réputer en faveur de l'un que de l'autre ».

La jurisprudence suivit en général cette direction. A titre d'exemple, donnons ici un cas d'espèce. Un voyageur, M. Guéret, était monté le 21 août 1897 dans un wagon de deuxième classe qui devait le conduire de Serquigny à Rouen, lorsque entre les stations de Grand-Couronne et Petit-Couronne se produisit un déraillement et que le voyageur grièvement blessé, ne tarda pas à succomber. La veuve réclama une indemnité à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. Cette dernière répondit qu'elle ne devait rien, invoquant la responsabilité délictuelle et l'article 1382. La Cour de Rouen raisonna de la manière suivante::

Aucun texte de loi ne fait allusion au contrat de transport des personnes. Il n'est question que du contrat de transport des marchandises. Mais si celui-ci entraîne l'application des principes généraux en matière d'obligations, ce n'est point parce que il est un contrat de transport mais parce que il suppose et renferme en lui le contrat de dépôt nécessaire, lequel rend le dépositaire comptable de la chose déposée. Le contrat qui intervient entre le voyageur et la Compagnie doit être assimilé au contrat qui intervient entre le patron et l'ouvrier qui loue ses services. Pour que les ouvriers échappent à la règle inflexible de l'article 1382, il a fallu — nous l'avons étudié plus haut — que survienne la loi de 1898 déplaçant la charge de la preuve. Ici, pas

de loi semblable. La responsabilité est donc délictuelle, Au demandeur de prouver la faute du défendeur.

(L'arrêt estime d'ailleurs que, s'agissant d'un délit ou quasi-délit, la preuve pourra se faire par tous les moyens possibles même à l'aide de simples présomptions: le fait seul qu'il y a déraillement suffit à lui faire présumer une faute de la compagnie.)

Vers la même époque, la Cour Suprême se prononçait encore dans le sens qu'elle avait adopté en 1884. (Affaire Mirabel-Chambaud c. P. L. M., Req., 1er mai 1899, au D. 1899-1-558. Pourvoi d'une décision de Grenoble, 16 mars 1897.)

« Sur le moyen unique, tiré de la violation des articles 1382, 1383, 1384, du Code civil, et 7 de la loi du 20 avril 1810;

Attendu qu'il résulte des constatations de l'arrêt attaqué que au moment du départ du train rapide de Lyon pour Marseille, le 3 décembre 1895 à 5 heures 5 minutes du soir, le sieur Mirabel-Chambaud, installé dans un wagon, baissa sa main gauche pour mettre une bouillotte dans sa position normale, et en même temps par une sorte de mouvement instinctif appuya sa main droite entre le montant et le battant d'une portière qui, fermée avec force, lui écrasa l'annulaire de la main droite;

Attendu que Mirabel-Chambaud voulait rendre la Compagnie responsable de cet accident en prétendant que l'employé du chemin de fer qui avait violemment fermé cette portière, était venu par derrière, dissimulé

par elle, et qu'il avait manqué à toutes les règles de la prudence et aux règlements en ne donnant aucun avertissement préalable aux voyageurs qui se trouvaient dans le wagon.

Mais attendu qu'il est établi par l'arrêt attaqué que le contrôleur qui ferma les portières à 5 heures 5 lorsque le train devait partir à 5 heures 6, interpella l'employé qui installait les bouillottes dans le wagon où se trouvait Mirabel-Chambaud, pour l'inviter à quitter, soit le wagon, soit le marchepied où il était encore, afin dit l'arrêt, que la portière pût être fermée;

Que l'arrêt pose en fait que l'attention de Mirabel-Chambaud avait été éveillée par l'ordre donné à haute voix au bouillotteur, et que en admettant par hypothèse que les employés dussent prévenir les voyageurs placés dans un wagon que les portières vont être fermées, il est certain que Mirabel-Chambaud avait reçu cet avertissement, par l'ordre donné en sa présence au bouillotteur de descendre et par le geste du contrôleur qui à ce moment tenait la portière pour la fermer;

Attendu qu'il résulte de l'ensemble de ces constatations qu'aucune faute n'a pu être relevée à la charge de la Compagnie P. L. M. et qu'en l'exonérant de toutes responsabilités, l'arrêt attaqué, qui a satisfait aux exigences de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810, n'a point violé les articles 1382, 1383, 1384 du Code civil. Par ces motifs, rejette ».

Nous pourrions encore citer dans le même sens : Cass., 14 décembre 1903, D. 1905-1-314; Grenoble, 30

janvier 1904, D. 1906-2-6 et de nombreuses autres décisions semblables.

Mais une partie de la doctrine élevait contre cet arrêt des critiques très vives. L'annotant au Dalloz, M. Sarrut déclarait déjà l'arrêt du 10 novembre 1884 « en désaccord avec les principes généraux du droit ». On faisait valoir l'exemple des législations étrangères les plus voisines de la nôtre qui déclaraient expressément le voiturier responsable contractuellement des personnes comme des marchandises.

Telles sont les prescriptions de la loi du 7 juin 1871 en Allemagne, de la loi du 25 août 1891 en Belgique, du 8 février 1908 dans le Grand Duché de Luxembourg, du 9 avril 1875 en Hollande, du 7 juillet 1874 en Hongrie, etc. Sous la pression de ce courant de doctrine, la Cour Suprême fut amenée à modifier sa jurisprudence et à poser en principe que les voituriers sont tenus de transporter sains et saufs les voyageurs à destination et doivent, en cas d'accidents, prouver que l'inexécution de cette obligation est due à une cause étrangère qui ne peut leur être imputée.

Elle le fit dans trois arrêts de sa Chambre civile, Cie Générale Transatlantique c. Zbidi Hamida ben Mahmoud, Cie du Midi c. Mestelan, Cie Paris-Orléans c. veuve Damat, respectivement en date des 21 novembre 1911, 27 janvier 1913 et 21 avril 1913, tous trois au D. 1913-1-249.

Comme avocat général près la Cour de Cassation, M. Sarrut a pris naturellement une part importante

dans l'accomplissement de cette réforme. Voici quelques extraits du réquisitoire prononcé à l'occasion de l'affaire Midi c. Mestelan. Ce sont les dernières citations auxquelles nous nous livrons sur ce sujet, avant de nous demander si la responsabilité des Compagnies de navigation aérienne doit être contractuelle ou délictuelle.

M. Sarrut commence par résumer ainsi le système antérieur :

« Les articles 1784 et 103 ne mentionnent que les choses, les objets ; donc ils ne régissent pas le transport des personnes. Ces articles se rattachent au dépôt nécessaire, à la théorie du corps certain. Or, les personnes ne peuvent en droit faire l'objet d'un dépôt ni être considérées comme des corps certains au sens de ces mots dans les articles du Code civil. A l'occasion des accidents de personnes, c'est donc la responsabilité du droit commun qui est en jeu. La cause juridique de la responsabilité, c'est le délit ou le quasi-délit. Le voyageur ou ses héritiers doivent prouver la faute du voiturier. On conçoit que les voituriers soient responsables de plein droit en ce qui concerne les marchandises ; les choses inertes ne peuvent se protéger elles-mêmes ; elles sont exclusivement sous la garde, sous la maîtrise du voiturier. Elles ne peuvent se léser, ni commettre des fautes. Il est dès lors naturel que le voiturier assume l'obligation de les restituer dans l'état où il les a reçues. La personne physique au contraire est un être animé, doué de raison, capable d'agir, de se préserver,

bien plus d'échapper à la surveillance du voiturier, de commettre des fautes, des imprudences qui causeront l'accident. Notamment le voyageur peut aller et venir dans le wagon, monter dans un train en marche, descendre à contre-voie, se pencher en dehors de la portière, se suicider même. Puisque l'accident, le dommage, peuvent provenir du fait, de la faute du voyageur, pourquoi le voiturier serait-il de plein droit responsable. Rien n'autorise à supposer qu'il a assumé une responsabilité aussi lourde ».

L'avocat général trouve ce système extrêmement répréhensible. « Le voiturier contracte l'obligation de transporter le voyageur à la destination convenue et à l'y transporter sain et sauf. Il est garant de la sécurité du voyageur. On objecte en vain que le voiturier n'a pu vouloir prendre ce risque à sa charge, car cette obligation est de l'essence du contrat de transport. Établie pour les choses par des textes spéciaux, l'obligation de sécurité existe à plus forte raison pour les personnes. Le voiturier n'a pu supposer qu'il devrait moins de soins à un être humain qu'à une marchandise, que celle-ci devrait être livrée intacte, mais qu'il pourrait livrer la personne mutilée, en morceaux, substituer un cadavre à un être vivant ».

Ne raisonnons point sur les articles 1784 du Code civ. ou 103 du Code de com., estime M. Sarrut. Il serait vain d'en vouloir tirer des arguments *a contrario*, *a pari* ou *a fortiori*. Tenons-nous en exclusivement aux articles 1147 et 1315 du Code civil. Et voici la péroraison.

« Le Droit, science d'application, exige des règles sûres et générales, des théories concordantes. En décidant qu'au point de vue de la preuve de la responsabilité du voiturier les règles sont les mêmes qu'il s'agisse du transport des personnes ou du transport des choses, la Cour de Cassation formulera un système simple, harmonieux, auquel sans doute jurisconsultes et praticiens donneront sans réserve leur adhésion ».

Ainsi la responsabilité du transporteur, contractuelle de par la loi en ce qui concerne les choses, est également devenue contractuelle de par la jurisprudence en ce qui concerne les personnes. Mais est-ce là une règle absolue qui ne puisse souffrir la moindre exception? Dernière venue, et toute jeune encore, parmi les entreprises de transport, la navigation aérienne doit-elle être soumise aux mêmes règles que ses aînées? N'y a-t-il point lieu de lui accorder un régime de faveur, tout au moins tant que sa croissance n'aura pas atteint un certain degré? Il convient de se poser maintenant la question.

Après le jugement, Messageries Aériennes c. Lambert dont nous avons résumé les arguments à l'issue du précédent chapitre, les Compagnies de navigation aérienne ont, paraît-il, décidé de faire tous leurs efforts pour que la responsabilité contractuelle du voiturier ne leur soit appliquée que le plus tardivement possible. Les arguments qu'elles peuvent faire valoir à l'appui de cette prétention découlent tous d'un fait évidemment incontestable et incontesté ; les transports par

avion en général ne datent que de 1918 à 1919, et de ce fait constituent un moyen de transport nouveau, non assimilable aux autres moyens de transport par suite des risques plus graves qu'il entraîne, et qu'il entraînera encore plusieurs années, tant que l'expérience et des inventions nouvelles ne viendront pas améliorer ses appareils et ses méthodes. Ce raisonnement doit-il nous convaincre?

Tout d'abord, il faut reconnaître le fait invoqué par les entreprises intéressées. L'aviation commerciale ne date vraiment que de la fin des dernières hostilités. C'est sur un chemin vraiment hérissé d'imprévues et sérieuses difficultés que les quatre premières Compagnies françaises de navigation aérienne se sont lancées dans les derniers mois de 1919. Elles ont commencé par assurer quelques services prenant les aérodromes de la région parisienne comme base, et rayonnant à partir de ce point. Ces premiers essais paraissent satisfaisants, sinon fructueux. Ils attirent l'attention d'exploitants possibles et le service de la navigation aérienne reçoit de nombreuses demandes de concession de lignes. De nouvelles éclosent: celles qui existent se perfectionnent. En 1921, les fréquences sont augmentées sur la plupart d'entre elles. D'autres encore sont créées. Le développement des parcours réguliers augmente de façon encore plus rapide au cours de 1922. Nous avons eu l'occasion de donner au précédent chapitre quelques chiffres qui permettent d'apprécier l'ampleur de ces progrès et de fixer les idées. Nous les redonnons ici

avec le tableau dont nous les avons extraits. Il s'agit d'une « récapitulation du trafic aérien en France et aux colonies », fournie par le Service officiel de la Navigation aérienne et reproduite dans un *Bulletin de la Chambre syndicale des industries aéronautiques.* Il concerne les lignes normales ou saisonnières : Paris-Londres, Paris-Bruxelles, Amsterdam, Bayonne-Bilbao-Santander, Paris - Strasbourg-Prague - Varsovie, Toulouse-Casablanca, Bordeaux-Toulouse-Montpellier, Paris-Genève, Paris-Cabourg, Paris-Le Havre, et quelques autres.

ANNÉES	NOMBRE DE VOYAGES ENTIÈREMENT EFFECTUÉS	KILOMÉTRES PARCOURUS	FRÊT TRANSPORTÉ		
			PASSAGERS PAYANTS	MESSAGERIES KILOS	POSTES KILOS
1919	988	265.784	558	6.966	397
1920	2.386	853.959	1.379	48.100	3.925
1921	6.322	2.353.455	9.427	166.490	9.421
1922	7.291	2.437.276	5.293	337,195	29.638
	16.987	5.910.474	16.657	558.751	43.381

Des projets considérables sont à l'étude ou en cours d'exécution. Un constructeur vient d'effectuer le premier voyage de Paris à Lisbonne. On étudie très sé-

rieusement les trajets aériens susceptibles de permettre la traversée du Sahara. On peut justement assurer que « la locomotion aérienne suit à pas de géant la voie que lui a tracée l'aviation de guerre et prend invinciblement la place qui lui est due dans l'industrie des transports ».

On peut l'écrire. Mais encore faut-il savoir quel compas nous avons dans les yeux pour mesurer ces « pas de géant », se demander si leur caractère gigantesque ne tient pas surtout à l'appréciation que nous portons sur eux. Il y a tout juste cent ans, au printemps de 1823 était inauguré le premier chemin de fer, établi en vertu du décret de Louis XVIII du 26 février 1823, entre Saint-Etienne-Pont-de-Lance et la Bourgade. Les pauvres mariniers et les riverains de la Loire et du Furan, qui voyaient passer le premier convoi, estimaient sans doute qu'il représentait le maximum d'avantages réalisables sur une voie ferrée. Que diraient-ils aujourd'hui s'ils pouvaient regarder nos grands rapides auprès desquels leurs trains feraient tout au plus figure de cousins plus que miséreux? Que penseraient-ils en apprenant — M. Margot directeur de la Compagnie P. L. M., fournissait ce chiffre au discours qu'il prononça à l'occasion du centenaire de cette inauguration — que nos grands réseaux transportent annuellement plus de 500 millions de voyageurs? Que dirions-nous nous-mêmes si, par un singulier privilège, nous pouvions connaître et examiner la situation de la navigation aérienne

en l'an de grâce 2023? Les chiffres que nous avons fournis sont fort beaux, du moins ils nous le paraissent: ils sont bien minces à côté du demi-milliard de voyageurs dont parlait M. Margot. Les projets examinés nous semblent superbes: ils seront mesquins, peut-être avant un quart de siècle. Rendons-nous compte que loin d'atteindre à l'apogée de l'aviation, nous assistons à peine à ses premiers balbutiements.

Par exemple, nous pouvons nous rendre compte — la *Revue de la Ligue aéronautique de France,* numéro de janvier-février-mars 1923, page 9, nous l'expose — des difficultés que présentaient encore en 1922 les voyages de nuit par aéronefs. Le premier sur la ligne de Paris-Londres fut effectué par un Goliath-Farman dans la nuit du 7 au 8 juin. Il se heurta à des conditions atmosphériques médiocres. « L'impression des techniciens présents à bord fut que si le vol de retour avait eu lieu entièrement la nuit l'équipage malgré sa valeur n'aurait pu dépasser Abbeville ». En février 1923, des essais sérieux ont été effectués, tous leurs détails ayant été réglés entre des services français et anglais au cours d'une conférence tenue à l'Air Ministry au début de janvier. Malgré ces soins, le programme arrêté subit des accrocs assez considérables. La régularité obtenue ne fut guère que de 50 p. 100.

La navigation aérienne est donc encore, nous ne craignons pas de l'affirmer, quoique puissent en penser des admirateurs un peu irréfléchis, à une période primitive. C'est un moyen de transport extrêmement inté-

ressant, que nous croyons appelé à un développement très considérable, mais qui demande pour l'instant de gros perfectionnements. Quant à savoir si cette situation de fait doit entraîner en droit une exception pour cette catégorie de voituriers, c'est là une autre question.

Nous estimons qu'il convient d'y répondre par la négative et d'appliquer à la navigation aérienne les principes de la responsabilité contractuelle.

Dans notre troisième chapitre, que nous consacrerons à l'étude de la validité des clauses de non-responsabilité, nous rencontrerons une opposition absolue entre les textes qui réglementent les transports terrestres et ceux qui régissent les transports maritimes: la validité est refusée chez les premiers, acceptée chez les seconds. La situation n'est pas la même ici. Il s'agit, non pas de savoir si nous devons assimiler la navigation aérienne à telle catégorie d'entreprises plutôt qu'à telle autre, mais de nous demander si nous allons lui faire, à elle seule, une situation exceptionnelle. Les raisons que ses représentants invoquent pour que on l'y place ne nous paraissent guère pertinentes.

Les Compagnies intéressées viennent argumenter ainsi: nous ne devons pas nous voir appliquer le mécanisme de la responsabilité contractuelle parce que nous sommes de formation récente. La navigation commerciale traverse une période de mise au point. Si vous ne lui permettez pas de bénéficier, pendant cette époque la plus critique, de la responsabilité délictuelle

ou quasi-délictuelle, au lieu de se développer, elle dépérira. Les entreprises nouvelles seront effrayées et hésiteront à se créer. Les anciennes verront leurs frais généraux augmenter dans des conditions parfois considérables.

Mais nous croyons que le meilleur moyen d'éviter cet étouffement, qui serait, nul ne le conteste, des plus regrettables s'il se produisait, ce n'est pas de modifier le fondement de la responsabilité qui pèsera sur les Compagnies, mais bien de leur permettre de s'exonérer de cette responsabilité. Au cours d'une des séances de la Commission de législation aérienne à la Société d'Etudes Législatives, le Président de cette Commission, M. Fabry, a fait remarquer « que la question importante est celle de savoir si les clauses d'irresponsabilité doivent être considérées comme valables ». Si elles le sont — et nous nous rangerons à cette opinion — les entreprises de navigation aérienne n'ont pas lieu de se plaindre ici en tirant argument de ce qu'elles traversent leurs années d'apprentissage, puisque cette clause les protègera grandement.

En l'état, actuellement des plus modestes, des prescriptions législatives en la matière, nous croyons que les tribunaux jugeront sagement en appliquant les principes de l'article 1147 du Code civil.

Et nous croyons aussi que la loi future devrait se fixer en ce sens, ce que fait d'ailleurs le projet que le rapport Ripert accompagne.

Comme l'a exprimé M. l'avocat général Sarrut, « le

droit exige des règles sûres et générales, des théories concordantes ». C'est pour cela que la responsabilité contractuelle a été étendue des marchandises aux voyageurs. C'est pour cela qu'elle doit être étendue des autres modes de transport à l'aviation. En agissant ainsi, tribunaux et législateur formuleront, là aussi, « un système simple, harmonieux, auquel, sans doute, jurisconsultes et praticiens donneront sans réserve leur adhésion ».

Il conviendra d'ailleurs de faire bénéficier le transporteur d'une irresponsabilité de plein droit pour les dommages résultant de ce que nous pouvons appeler les « fautes nautiques » de l'équipage d'un aéronef. Il est des lois maritimes qui la stipulent. Aux États-Unis d'Amérique, la loi du 13 février 1893, plus connue sous le nom de Harter Act: établit l'irresponsabilité légale de l'armateur pour toutes les fautes commises dans la direction nautique du navire.

Selon les termes mêmes du texte américain: « In navigation or in the management », cette règle se retrouve dans la législation australienne, dans le Sea Cariage of goods Act, ou Paramount Act, du 15 décembre 1904 et elle a également inspiré la loi canadienne du 4 mai 1910, dite Canadian Sea Carriage of goods Act. Il nous paraît qu'aucune raison valable ne peut se présenter pour exclure la navigation commerciale aérienne du bénéfice de semblables dispositions.

Enfin le projet Ripert pose deux règles spéciales. L'une (dans son article 41), limite légalement à 1.000

francs la responsabilité du transporteur au cas d'avaries ou de perte de la marchandise, et s'il n'y a point eu déclaration de valeur. L'autre (dans son article 44), réglemente le jet des marchandises dans les cas où cette opération deviendrait nécessaire pour délester un aéronef en péril.

CHAPITRE III

DE LA VALIDITÉ DES CLAUSES DE NON-RESPONSABILITÉ

Nous avons vu dans les pages qui précèdent comment et pourquoi nous estimions qu'il n'y a pas lieu d'introduire en matière aérienne une jurisprudence spéciale qui dérogerait à la jurisprudence générale que la Cour de Cassation a basé sur l'article 1147 du Code Civil. Sur ce point, notre opinion est maintenant fixée, Une Compagnie de navigation aérienne doit rentrer, commme une Compagnie de navigation maritime ou une Compagnie de chemins de fer, comme toute entreprise ayant pour but de véhiculer par quelque moyen que ce soit, voyageurs et marchandises d'un point à un autre, sous l'appellation générique de « voiturier ». Tout voiturier s'oblige à conduire sains et saufs ses clients à destination. Manque-t-il à cette obligation primordiale, il devra, selon les termes de l'article 1147 du Code Civil, être condamné au paiement de dom-

mages-intérêts toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'un cause étrangère qui ne peut lui être imputée ». La responsabilité d'une entreprise de Navigation aérienne en cas d'accident doit être, non pas délictuelle ou quasi-délictuelle, mais uniquement contractuelle.

Mais cela étant établi, il convient de poser une autre question. Ce contrat intervenant entre un transporteur et son client va-t-il pouvoir contenir toutes les dispositions que les parties conviendront d'y placer, ou la la loi va-t-elle en interdire certaines? Plus précisément, le premier peut-il par une clause expresse s'exonérer de la responsabilité qui lui incombe? Le projet de la Société d'Etudes législatives répond affirmativement Le projet voté par la Chambre des Députés ne dit rien. En attendant la loi future et au cas, d'ailleurs improbable où elle serait muette, que faut-il décider? Il y a là, dit M. le professeur Ripert « un joli sujet de discussion juridique ». Le Droit maritime permet l'insertion de clauses semblables dans les connaissements. La loi Rabier, par contre, interdit aux entreprises de transports terrestres et fluviaux de profiter de cette facilité. Alors? Il nous paraît que le Droit aérien doit être plutôt assimilé au droit maritime, et les clauses de non-responsabilité validées. Et voici nos raisons.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, il faut résoudre une objection qui a été soulevée en fait à l'occasion du procès de M. Lambert contre la Compagnie « Les Messageries aériennes ».

« Doit être déclaré inopérante toute clause d'exonération figurant au dos du billet remis au voyageur », dit le Tribunal de la Seine. « Car à supposer même que le transporteur fasse la preuve de l'acceptation de cette clause par la simple remise du billet au voyageur, ce qui est douteux en raison de l'importance de la dite clause, etc. »

Au dos du billet remis par le transporteur au voyageur moyennant finances (en l'espèce 300 fr.) figurait une clause imprimée par les soins de la Compagnie. Le transporté ne l'a pas acceptée explicitement. Doit-il être considéré comme l'ayant acceptée implicitement?

Les Tribunaux ont longtemps déclaré que toutes les clauses imprimées et non expressément acceptées ne devaient produire aucun effet. Voyez notamment:

Cass. 23 Février 1864, au D. 1864, I.166.
Paris, 14 août 1847, D. 1848, 2.I.
Alger, 16 décembre 1846, D. 1847, 2.I.

Et plus tard Tribunal de Commerce de Granville, 4 Janvier 1883.

Mais la Cour Suprême avait déjà laisser pressentir par un arrêt en date du 5 juillet 1873, au S. 1873-1-105, un changement de front dans la jurisprudence. Ce changement est aujourd'hui chose faite et plusieurs décisions en témoignent, par exemple celle de Cass., 12 juillet 1893, au D. 1895-1-145. L'acceptation du

voyageur ne doit pas obligatoirement résulter de l'apposition de sa signature sur une pièce ou un registre. Il suffit qu'elle se soit manifestée de quelque manière. Il a été jugé par exemple par la Cour suprême, 13 mars 1894, au S. 1895-1-353, que la clause de non-responsabilité n'était pas opposable au passager lorsque le billet sur lequel elle était inscrite n'avait été remis à ce voyageur qu'en cours de route. C'est là une question de fait que les tribunaux apprécieront dans chaque espèce.

C'est là une question de fait. Mais, d'une façon générale, il nous paraît que les tribunaux doivent interpréter largement l'acceptation du passager lorsqu'il s'agit de transport par aéronefs, tout au moins tant que ce mode de locomotion n'aura pas atteint un certain degré de perfectionnement. Tout le monde connaît les aléas actuels de la navigation aérienne. Les journaux, pour attirer la curiosité des lecteurs, s'emparent des catastrophes qui peuvent se produire et les content avec grand luxe de détails. Tel d'entre eux, en menant utilement campagne contre l'insuffisance des parachutes, souligne combien ces « canots de sauvetage » sont rarement installés. Notre esprit est ainsi fait, et la force de l'habitude telle, que des personnes sont très impressionnées par les chutes d'avions, et beaucoup moins par des déraillements de trains, uniquement parce qu'elles en entendent parler depuis plus longtemps. Ceux qui prennent un aéronef doivent donc savoir à quoi ils s'exposent. Ceux qui expédient des marchandises doivent savoir ce qu'ils risquent. Ils ne le

font pas malgré eux. S'ils ne connaissent pas les énonciations qu'il peut contenir, il ne tient qu'à eux de s'en préoccuper en consultant le billet qui leur est remis. Il contient une clause de non-responsabilité. Celui qui s'embarque ou effectue une expédition est présumé la connaître.

Le consentement étant reconnu, la clause doit avoir l'effet qu'elle produirait si elle était expressément acceptée des parties. Mais si elle viole l'ordre public, l'acceptation des parties ne peut évidemment rien faire. Or, viole-t-elle l'ordre public?

La loi du 17 mars 1905, dite loi Rabier, du nom du député qui en fut l'inspirateur, prononce expressément la nullité des clauses de non-responsabilité dans l'hypothèse du transport des marchandises par chemins de fer. On peut à juste titre en tirer un raisonnement « à fortiori » pour l'hypothèse du transport des personnes, ainsi que le font dans leur traité MM. Lyon-Caen et Renault, tome III, contrat de transport, n° 715. Voici en quelles circonstances ce texte a été introduit dans notre législation:

L'article 103 du Code de commerce, rédaction originale, s'exprimait ainsi:

« Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors le cas de force majeure.

» Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure. »

Les compagnies de chemins de fer ne tardèrent pas, pour se soustraire à l'application de cet article, à introduire dans leurs tarifs spéciaux certaines conditions dites « Conditions d'application communes à tous les tarifs spéciaux P. V. », parmi lesquelles se trouvait une clause d'exonération généralement libellée de la façon suivante: « La Compagnie ne répond pas des déchets et avaries de route. »

A l'origine, cette clause fut jugée inopérante et inutile par la jurisprudence. La Cour de cassation le déclarait nettement dans un arrêt du 26 février 1859, rapporté au S. 1859-1-315. « Les obligations des voituriers ou des entrepreneurs de voitures ou de roulage sont réglées en cas d'avaries par l'article 1784 du Code civil et l'article 103 du Code de commerce. Ces articles ne les autorisent pas à stipuler qu'ils ne seront pas responsables de leur faute ou de celle de leurs préposés. Un telle stipulation est à plus forte raison interdite aux compagnies de chemins de fer qui ont le monopole des transports de marchandises par les voies dont l'exploitation leur est concédée. »

La Cour suprême ajoutait: « Une dérogation au principe de la responsabilité prévue par l'article 103 du Code de Commerce ouvrirait la porte à la fraude et aux abus en encourageant la négligence des employés et rendrait inutile la protection que la loi a pour but d'assurer aux expéditeurs. » (Ceci dans deux arrêts, du 26 mars 1860, au S. 1860-1-899, et du 24 avril 1865, au D. 1865-1-216.)

Mais la jurisprudence ne persista pas dans cette voie, et en 1874 elle modifia brusquement sa manière de voir (Cass., 4 février 1874, D. 1874-1-305). Elle décida que la clause de non-garantie était licite et opposable à tous; qu, sans supprimer la responsabilité du transporteur, elle obligeait les intéressés à prouver la faute de ce dernier.

Cette décision et celles semblables qui suivirent provoquèrent des protestations véhémentes de la part des négociants. Ces protestations finirent par avoir leur écho au Parlement. M. le député Fernand Rabier et plusieurs de ses collègues déposèrent le 11 juillet 1895 sur le bureau de la Chambre une proposition de loi constituée par un article unique.

« L'article 103 du Code de commerce est complété par un troisième paragraphe ainsi conçu: « Toute » clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, » tarif, ou autre pièce quelconque, est nulle. »

Malgré son importance, cette proposition ne devait pas voir le jour avant dix ans. Elle fut l'objet, le 11 juillet 1896, d'un rapport sommaire de M. Dumaine et fut prise en considération le 28 novembre suivant. M. Fernand Rabier déposa son rapport le 3 avril 1897. Une nouvelle proposition de M. Rabier, du 17 novembre 1898, fut l'objet d'un rapport sommaire de M. Odilon-Barrot, le 2 décembre 1896, prise en considération le 6 décembre et rapportée par son auteur même

le 31 mai 1900. Enfin, ladéclaration d'urgence fut déclarée et la Chambre des députés adopta la proposition de loi sans discussion le 20 mars 1902.

Pendant ces tergiversations, les intéressés avaient peut-être senti — on nous pardonnera cette expression vulgaire — le besoin de jeter du lest. Un décision ministérielle du 27 octobre 1900 remplace la clause des conditions d'application communes à tous les tarifs spéciaux P. V. par diverses dispositions empruntées aux articles 31 et 32 de la convention de Berne du 14 octobre 1890. Les compagnies argumentèrent d'ailleurs de telle sorte que cette modification n'apporta aucun changement pratique.

La propoistion Rabier faillit succomber au Sénat. Elle y avait été transmise dès le lendemain de son adoption par la Chambre des députés et le rapport confié à M. le sénateur Tillaye, qui le déposa le 25 juin 1903. Les compagnies avaient remis une longue note critique. M. le sénateur Peytral, président de la Commission, estima à juste titre nécessaire de faire entendre l'autre partie et fit parvenir à toutes les Chambres de commerce une lettre circulaire pour leur demander leur avis. Cent d'entre elles le formulèrent, et sur ce chiffre il y eut soixante-quatorze réponses favorables à la réforme, une partie des voix de la minorité préconisant un système transactionnel.

L'affaire vint en discussion devant le Sénat dans le courant de l'année 1904. Mais le Sénat ne passa point au vote définitif et ordonna une nouvelle étude de ce

projet. Le ministre des Travaux publics réunit le Comité consultatif des chemins de fer et lui demanda d'examiner les questions soulevées. Le 17 juin, après un rapport de M. Sciama, le Comité émit l'avis que le projet soit adopté, sous réserve que des tarifs homologués puissent repousser dans certains cas la responsabilité en accordant des avantages au public. Cette restriction fit pousser de hauts cris aux partisans de la loi nouvelle. Dans son rapport supplémentaire du 6 décembre 1904, M. Tillaye dénonce cette tentative de retour à une « jurisprudence néfaste » : il appelle ainsi celle qui favorise l'exonération.

La proposition du Comité consultatif des chemins de fer fut reprise en séance sous forme d'amendement par M. Richard Waddington et Charles Prévet. Elle fut repoussée, ainsi que diverses interventions de plusieurs de leurs collègues orientées dans le même sens. La loi Rabier était finalement adoptée le 24 mars 1905 par 209 voix contre 24.

Ce texte est destiné à régir les transports par terre. Ce n'est pas une prescription qui puisse être étendue en droit maritime. Là dessus, M. Tillaye — qui d'ailleurs le regrette — est formel.

« Nous aurions souhaité, écrit-il, et plusieurs Chambres de commerce ont émis le vœu que notre proposition de loi s'applique également aux transports maritimes. Ces mêmes raisons de décider existent ici avec autant de force. »

Voilà une affirmation au moins douteuse que le rapporteur va tenter de justifier.

« Les transports maritimes sont en réalité monopolisés par quelques grandes compagnies de navigation dont tous les connaissements renferment une clause de non-responsabilité, et la jurisprudence jusqu'ici a accordé à cette clause plein et entier effet. Mais l'article 103 du Code de commerce ne s'applique pas aux transports maritimes. La jurisprudence et la doctrine sont d'accord sur ce point. Les transports par mer sont régis par d'autres principes (livre II du Code de commerce). C'est pourquoi, pour l'instant, notre Commission vous demande de sanctionner purement et simplement le vote de la Chambre des députés en adoptant l'addition proposée à l'article 103 du Code de commerce. »

Comme l'expose M. Tillaye, tous les connaissements renfermaient et renferment une clause de non-responsabilité que la jurisprudence valide. Il n'en a pas toujours été ainsi. La validité des clauses par lesquelles l'armateur s'exonère de la responsabilité des fautes du capitaine et des gens de l'équipage a été d'abord contestée par des motifs tirés de l'ordre public. Voici par exemple un arrêt d'Alger du 16 décembre 1846, D. 1847-2-1, infirmant au moyen de l'article 1782 du Code civil un jugement du Tribunal de cette ville. Une dame Gabanon réclamait deux malles qu'elle avait embarquées sur un navire de la Compagnie Bazin et Périer et qui s'étaient perdues.

« Attendu, proclament les magistrats d'Alger, qu'il ne peut dépendre de la volonté des entrepreneurs de voitures publiques par terre et par eau de s'affranchir de la responsabilité légale qui pèse sur eux en imprimant sur les bulletins délivrés aux voyageurs qui viennent retenir leur place que l'administration ne répond pas des bagages; qu'une pareille clause est contraire à l'essence du contrat de louage de service et qu'elle n'est consentie ni expressément, ni tacitement par les voyageurs qui, en recevant leur bulletin, ne sont jamais mis en demeure d'accepter ou de rejeter chaque clause particulière qu'il contient. »

Des décisions du même genre ont été rendues par Aix, 30 janvier 1861, D. 1864-1-166; Trib. comm. Marseille, 8 juin 1874, D. 1877-1-449; Trib. comm. d'Alger, 12 juillet 1876, D. 1878-1-349. La Cour de Bordeaux, appelée par sa situation géographique à connaître beaucoup d'affaires de droit maritime, a longtemps conservé cette manière de voir. Ceci nous fait penser à une communication présentée tout récemment à l'Académie des sciences et des lettres de Montpellier par M Jean Guibal, avocat à la Cour d'appel de Montpellier, sous un titre qui est à peu près celui-ci: « Y a-t-il une jurisprudence locale? Université de Montpellier et Cour de Montpellier. » Poser cette question a bien quelque chose de paradoxal, disait celui-là même qui la posait, au Palais où on juge surtout des cas d'es-

pèce et où, pour le droit, on vit sous le contrôle nivellateur de la Cour de cassation. Pourtant, on peut répondre parfois affirmativement en ce qui concerne trois ordres d'arrêts: ceux qui regardent des intérêts locaux, par exemple de défense du vin contre la Régie; ceux qui sont inspirés par des considérations d'époque, par exemple la guerre, poussant le juge à déclarer fréquemment d'ordre public les arrêtés ministériels fixant la responsabilité des compagnies de chemins de fer; ceux enfin qui mettent en jeu de grands principes généraux, que telle juridiction apprécie autrement que sa voisine aussi longtemps que la Cour suprême le lui permet. Il nous paraît que la Cour de Bordeaux donne un exemple de ce « régionalisme de la jurisprudence » en ce qui concerne les clauses de non-responsabilité dans les connaissements, clauses qu'elle a longtemps déclarées nulles, alors que déjà la Cour suprême les reconnaissait valables. Voyez ses arrêts: Bordeaux, 30 juillet 1888, *Revue internationale de droit maritime,* t. IV, p. 259; 5 février 1889, même revue, t. V, p. 192; 6 février 1889, même revue, t. IV, p. 645; 12 mars 1890, même revue, t. VI, p. 28; 19 mai 1890, même revue, t. VI, p. 252.

En doctrine on peut consulter dans le même sens: Desjardins, t. II, n° 276; de Valroger, t. I, n° 246; Cresp, t. I, p. 639.

Plus tard, la validité des clauses de non-responsabilité a été admise, mais avec un effet restreint au renversement de la preuve. Desjardins, t. IV, n° 932; de

Valroger, t. IV, n° 932; Boistel, n° 1184 et 1149; Levillain, note sous D. 1888-1-113.

Aujourd'hui enfin la clause est reconnue, et avec un plein effet, par la jurisprudence et par la majorité des auteurs. On peut citer parmi ces derniers, M.M. Lyon-Caen et Renault, M. Labbe, M. Sarrut. Quant aux décisions des Tribunaux, le répertoire Dalloz en fournit une longue liste, où figurent bon nombre d'arrêts de la Cour de Bordeaux, enfin ralliée, de force plutôt que de gré. Voici par exemple un arrêt de Req., 9 Mai 1905, D. 1905, 5,25, affaire Galzi contre Compagnie des Messageries Maritimes, qui déclare que, « sont licites les clauses d'un connaissement portant qu'une Compagnie de Navigation maritime ne répond pas des fautes ou négligences quelconques de ses capitaines. Et que « est suffisamment motivé l'arrêt qui prononce la non-responsabilité de l'armateur en s'appuyant uniquement sur l'existence au connaissement de la clause d'exonération, et sans examiner la question de la validité de cette clause ».

Un arrêt du 20 Janvier 1869, rapporté au D. 1869, 1-96, est particulièrement intéressant parce qu'il a amené M. le Premier avocat-général de Raynal à intervenir par d'éloquentes conclusions dont on va voir le sens.

Le navire « Labourdonnais », de la Compagnie des Messageries maritimes, était parti de Schang-Haï pour Hong-Kong avec un chargement de balles de soie, appartenant à un M. Desgrands, et à destination de Marseille. Le chargement est transbordé à Hong-Kong

sur « L'Impératrice ». Deux jours après, le 15 Juin 1865, un accident dans les machines détériore la soie. Desgrands assigne. La Compagnie oppose l'article 1 du Connaissement, écrit en anglais et dont voici la traduction en français.

« La Compagnie ne sera pas responsable des suites quelconques résultant d'accidents de mer ou de rivière; ni pour perte, dommages ou retards occasionnés par le feu, les machines, les chaudières ou la vermine; l'arrêt de Princes ou puissances; les actes de pirates ou voleurs sur mer ou terre; jet, baraterie, collision; ni pour négligence ou faute quelconque de la part du pilote, du capitaine, des matelots ou autres agents employés par la Compagnie dans la navigation de ses paquebots ».

Le Tribunal de Commerce de Marseille, sans examiner si cette clause est valable ou non, donne tort à la Compagnie sous prétexte qu'elle ne prouve pas que la faute génératrice de l'avarie est de celles prévues dans cet article 1. La Cour d'Aix confirme. La Compagnie fait un pourvoi. Et voici comment s'exprime l'avocat général de Raynal devant la Cour de Cassation. Ses conclusions ne peuvent-elles être reprises aujourd'hui en faveur de toutes les Compagnies de navigation aérienne ?

« La question (de la validité de la clause) a été posée et discutée par le pourvoi et la défense: elle peut être examinée par la Cour. Nos conclusions resteraient donc incomplètes si nous n'en disions pas notre pensée. Nous

hésitons d'autant moins à le faire qu'elle est évidemment d'un grand intérêt, que nous y avons beaucoup réfléchi et que onus sommes arrivé à une conviction très arrêtée.

Cette conviction c'est que la clause est parfaitement valable et qu'elle ne blesse aucun des principes, soit du droit commun, soit du droit spécial applicable aux transports maritimes ».

M. de Raynal fait le raisonnement suivant: la navigation maritime est régie, par les articles 216, 221 et 222 du Code de Commerce qui s'expriment ainsi:

« Le propriétaire peut, dans tous les cas, s'affranchir de ses obligations par l'abandon du navire et du frêt.

Tout capitaine, maître ou patron, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment, est garant de ses fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions.

Il est responsable des marchandises dont il se charge. « Le capitaine, chef absolu du navire, » le maître après Dieu » à bord, doit rester garant de ses fautes, même légères. On ne voit pas les mêmes motifs pour l'armateur propriétaire du navire, à condition qu'il ait livré un navire en bon état. Cet homme, qu'on prétend rivé par l'ordre public à la responsabilité des fautes du capitaine,» *ut lepra cuti,* la loi lui donne le droit de s'affranchir partiellement par l'abandon du navire et du frêt. Il peut s'en affranchir totalement par l'assurance, comme l'article 353 du C. de com. lui permet de le faire: « l'assureur n'est point tenu des prévarications du capitaine et de l'équipage, connues sous le nom de baraterie de

patron, s'il n'y a convention contraire ». Mais l'assurance coûte très cher. Une Compagnie qui en use va voir augmenter ses frais généraux : elle va augmenter ses prix, les clients devront payer plus cher. La clause de non-responsabilité parvient à la même exonération que l'assurance, mais elle y parvient sans obliger l'armateur à délier sa bourse. Les prix de transport n'augmenteront pas. En définitive les négociants devraient se féliciter autant que les Compagnies de cette clause qui les froisse.

Et voici une partie de la belle péroraison de l'avocat général.

« La convention contestée semble donc avantageuse à la fois au propriétaire du navire et au propriétaire de la marchandise. Dès lors comment ne serait-elle pas légitime ?

Nous avons, il faut le dire, en de pareilles questions à nous défendre avec soin de cette tendance, qu'on nous a si souvent reprochée, à nous efforcer de tout prévoir de tout réglementer, à protéger les personnes plus qu'elles n'ont besoin d'être protégées, à gêner ainsi la liberté de leurs allures. Pourquoi toujours vouloir que la loi soit plus sage que l'intérêt personnel, et décourager, en la rendant inutile l'initiative de la prudence des citoyens ? Quand il y a dans la matière qui nous occupe tant de combinaisons possibles, tant de moyens de se mettre en garde contre toutes les éventualités, pourquoi substituer la loi à la convention ? Pourquoi donner les lisières au commerce et à l'industrie qui vivent surtout

d'indépendance. Pourquoi enfin multiplier inutilement les responsabilités, les recours et par suite les procès?

Une nation voisine et dont les exemples sont souvent bons à suivre se montre plus confiante et plus hardie et nous donne sur ce point d'utiles exemples. La clause que nous discutons est la pratique habituelle et la règle consacrée de l'industrie des transports maritimes en Angleterre. On assure qu'elle est également admise par les autres nations qui font avec l'Angleterre et avec nous le commerce de mer. Il en résulte que la marine Anglaise, délivrée de l'éventualité de certains risques peut abaisser le prix du frêt: tout le monde y gagne et on peut nous faire une redoutable concurrence. Si nous voulons combattre sans infériorité dans ce champ pacifique, adoptons les mêmes règles et les mêmes pratiques, laissons le commerce se protéger lui-même, trouver sa sécurité dans sa prévoyance, et chercher dans les nouvelles combinaisons de l'assurance les garanties qui lui sont nécessaires ».

Il faudrait graver ces mots de M. de Raynal au fronton du siège social de toutes les Compagnies de navigation aérienne pour les préserver contre le législateur qui voudrait étouffer leurs efforts sous le poids de réglementations tracassières et mesquines.

Les arrêts, reconnaissant la validité de la clause de non-responsabilité dans les connaissements, que nous venons de citer, sont tous antérieurs à la discussion de la loi Rabier. Nous avons reproduit les paroles par lesquelles M. le Sénateur Tillaye excluait, à regret d'ail-

leurs, les Compagnies de navigation maritime de l'application de ce nouveau texte. Postérieurement à 1905, la jurisprudence a maintenu rigoureusement sa ligne de conduite primitive malgré diverses tentatives contraires. Nous pouvons citer notamment Cass. 3 Juillet 1922, recueilli par la *Gazette des Tribunaux*, collection 1922, 1.234.

Dans la dernière décision qu'elle a rendue en cette matière, la Cour Suprême est absolument formelle. La Chambre civile a redit, en une audience du 6 Novembre 1922 (*Gaz. des Trib.* 23/24 Mars 1923) que:

«L'article 103 du Code de Commerce qui rend le voiturier responsable de la perte ou des avaries de la marchandise transportée, sauf le cas de force majeure, ou de vice propre de cette marchandise, ne concerne que les transports terrestres ou fluviaux; il n'est pas applicable aux transports maritimes.

Par suite le propriétaire d'un navire peut déterminer à l'avance l'étendue de sa responsabilité, en cas de perte ou de détérioration de la marchandise transportée; cette convention n'est contraire ni à la morale, ni à l'ordre public, elle est la loi de ceux qui l'ont faite ».

La Compagnie générale « Transatlantique » basait son pourvoi sur l'article 103. La Cour a répondu en ces termes:

« Attendu que cet article, inscrit au livre 1^er^ du Code de commerce dans la section IV du titre VI, ne concerne

que les transports terrestres et fluviaux, qu'il n'est pas applicable aux transports maritimes exclusivement régis par le livre II du même Code; qu'aucune des dispositions y contenues, ni aucune loi postérieure n'interdit au propriétaire d'un navire de déterminer à l'avance l'étendue de sa responsabilité en cas de perte ou de détérioration de la marchandise transportée; que cette convention n'est pas davantage contraire à la morale, ou à l'ordre public; qu'elle doit tenir lieu de loi à ceux qui l'ont faite;

Attendu que Reson a demandé à la Compagnie générale « Transatlantique » réparation du préjudice que lui avait causé la perte d'un colis de vanille chargé à la Basse-Terre sur le vapeur « Porto-Rico » à destination de Cayenne; que la Compagnie a opposé à Reson la clause contenue dans l'article 13 du connaissement, ainsi conçu: « en cas de perte ou d'irrégularité dans la » livraison du colis, le capitaine et la Compagnie ne » pourront être tenus de payer pour chaque colis perdu » que la valeur intrinsèque au port de charge calculée » sur production de la facture d'origine, sans aucun » bénéfice, ni dommages-intérêts, ni commission, ni courtage, ni intérêts, ou 25 francs pour chaque 25 déci- » mètres cubes, ou 22 francs par kilo, le tout à leur » choix »; que la Compagnie ayant offert de régler le différend sur ces bases, l'arrêt attaqué a écarté l'application de la clause ainsi invoquée, la déclarant illicite comme contraire à la loi du 17 mars 1905 qui, par addi-

tion à l'article 103 du Code de Commerce, a déclaré nulle toute clause insérée dans toute lettre de voiture tarif ou autre pièce quelconque ayant pour effet de supprimer ou de restreindre la garantie due par le voiturier en cas de perte des objets à transporter, hors le cas de force majeure;

Attendu, sans qu'il y ait lieu de rechercher si la loi du 17 mars 1905 a fait ou non l'objet, à la Guadeloupe, d'une promulgation spéciale, que l'arrêt attaqué, en faisant application à la cause d'une disposition qui ne la concernait pas, a faussement appliqué et, par suite, violé le texte de la loi visé au moyen »;

Et la Cour a cassé l'arrêt attaqué.

Il est donc établi, et par le législateur, et par la jurisprudence, que la loi Rabier constitue dans notre législation une disposition exceptionnelle restreinte aux Compagnies de Chemins de fer et aux transports par voie fluviale qui sont assimilés aux transports par terre. Elle ne doit donc pas peser sur les Compagnies de navigation maritime. Elle ne saurait donc être opposée davantage aux Compagnies de navigation aérienne. Cela est d'autant plus naturel que l'aéronef se rapproche beaucoup plus du navire qu'il ne se rapproche du wagon.

Les mots qui habillent notre pensée risquent de la déformer et sont parfois impuissants à la traduire telle que nous la concevons. L'analogie qui s'établit dès le

premier abord entre la navigation aérienne et la navition maritime tient peut-être ainsi à une impression de terminologie. L'expression elle-même de « navigation » n'évoque pas à notre esprit la circulation par voie ferrée. Laissons la parole à M. Ripert.

« Les mots ne sont pas trompeurs. Comme le navire, l'aéronef a une individualité et une nationalité propres; il emporte avec lui une petite colonie de pilotes et de passagers il constitue le territoire d'une minuscule société. Celui qui la dirige doit avoir des droits et des devoirs spéciaux; il n'est pas seulement un préposé,, mais aussi un chef. L'aéronef, son équipage, ses passagers et ses marchandises courent en commun une aventure qui peut être périlleuse pour eux et pour les autres. Tout cela, ce sont les données mêmes qui ont créé les lois maritimes ».

« Seul, à mon avis, un rapprochement constant avec le Droit maritime peut, bien entendu, avec des oppositions nécessaires, permettre de poser les problèmes et de trouver des solutions. Sans doute, il ne faut pas songer à calquer un droit aérien sur le droit maritime actuel, élaboré par de longs siècles de travail, et qui est écrit pour une navigation perfectionnée. Mais il fut un temps où le voyage maritime se faisait le long des côtes et où la barque était tirée au sec à chaque retour au port. Tel l'aéronef d'aujourd'hui reprenant terre après une courte envolée. Il suffisait alors de règles très simples qui composaient tout le droit maritime. Ainsi en

est-il aujourd'hui du droit aérien, compte tenu des progrès de la technique juridique. Bien vite, sans doute, l'aéronef prendra les airs pendant de longs jours, fera des voyages lointains aux péripéties multiples, alors le droit aérien se perfectionnera et il est à présumer qu'il se rapprochera de plus en plus du droit maritime ».

On ne saurait mieux dire. Cette comparaison avec les manœuvres des barques primitives des commerçants grecs et phéniciens qu'on tire le soir sur le sable est une réponse suffisante à ceux qui voudraient assimiler l'avion aux moyens de transports terrestres sous le vain prétexte qu'il doit, après quelques heures de vol, venir se poser au sol. L'avion que nous connaissons doit, il est vrai, le faire. Mais l'avion que nous connaissons n'est que celui des tous premiers âges de l'aviation. Nos petits enfants s'en rendront compte à l'expérience. Sommes-nous incapables de nous apercevoir en raisonnant?

Une objection a été formulée au cours d'une des séances de la Commission de législation aérienne à la Société d'études législatives, la séance du 18 mars 1921. On discutait sur la réglementation qui pourrait le mieux servir de base à la réglementation aérienne: serait-ce la réglementation de la navigation maritime, ou celle de la circulation automobile? M. de Lapradelle, membre du Comité international juridique de l'aviation, considère comme une erreur de partir du droit maritime.

« L'ambiance est en effet différente: d'un côté, la mer, de l'autre, l'air; d'un côté on a affaire à un problème de deux dimensions, de l'autre à un problème de trois dimensions. Du point de vue international notamment, cette différence lui semble interdire de distinguer un air territorial comme on distingue une mer territoriale ».

Nous avouons ne pas très bien comprendre les différences juridiques que l'on peut déduire de la « différence d'ambiance » dont parle M. de Lapradelle. La dernière phrase nous inquiète un peu. N'est-elle pas en contradiction avec la convention internationale du 13 octobre 1919 qui précise dans son article premier:

« Les hautes puissances contractantes reconnaissent que chaque puissance a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire ».

Il est à peine besoin de souligner l'intérêt d'une nation qui veut garder son indépendance à régner en maîtresse absolue et unique sur l'espace atmosphérique qui la domine.

S'inspirer pour créer une réglementation nouvelle d'une réglementation ancienne, cela n'a jamais voulu dire copier servilement cette dernière. Loin de nous cette pensée, et nous sommes d'accord avec la Commission lorsqu'elle « conclut que le droit aérien doit être

sui generis et ne doit être copié ni sur le droit maritime, ni sur la réglementation de l'automobilisme. Si néanmoins on veut parfois chercher des analogies, c'est encore vers le droit maritime qu'il est le plus exact de se tourner ».

En fait, l'aéronef ressemble davantage à un navire qu'il ne ressemble à un wagon de chemin de fer ou à quelqu'autre voiture: adoptons-donc les règles en vigueur pour les navires, et validons les clauses de non-responsabilité.

En droit, la loi Rabier est d'application restreinte; ce n'est pas un principe général: ne l'étendons par suite pas à la navigation aérienne, et validons les clauses de non-responsabilité.

L'hésitation ne nous paraît plus permise lorsque on s'aperçoit que, dans la pratique, déclarer inopérantes ces clauses, c'est porter, à la navigation et à l'industrie aériennes qui sont des facteurs extrêmement considérables de la prospérité du pays, un coup extrêmement rude.

A la Commission de la Société d'études législatives, M. Imbrecq a pris la parole, dans la séance du vendredi 3 juin 1921, pour combattre les partisans de la thèse à laquelle nous nous rallions ici.

« A l'appui de son opinion, il donne deux arguments: d'abord les Français sont routiniers; ils demandent de la sécurité et ils ne confieront leurs marchan-

dises aux compagnies de navigation que s'ils sont sûrs de les revoir. Admettre la validité de ces clauses d'irresponsabilité, ce serait, d'autre part, aller contre toutes les tendances actuelles, contre le mouvement d'opinion formidable qui tend à rendre responsables de plein droit ceux qui créent un risque particulier et qui se manifeste notamment dans l'article 103 du Code de commerce et dans l'extension que la Cour de Cassation en a faite au transport des personnes ».

L'un et l'autre de ces arguments ne nous paraissent pas d'une solidité telle qu'ils ne puissent être assez aisément renversés.

Le premier d'abord : les Français, peuple routinier, ne confieront leurs marchandises qu'aux entreprises qui les feront parvenir en bon état, et probablement aussi leurs personnes seulement à celles qui les ramèneront sains et saufs. M. Imbrecq nous dit : vous croyez augmenter la vitalité de la navigation aérienne en permettant aux Compagnies de se rendre irresponsables ? vous vous trompez, vous atteindrez le but opposé. Leur irresponsabilité les tuera, car le public, effrayé de ce qui pourra lui arriver, se privera de ces dangereux services.

C'est ce qu'il faudrait démontrer.

Un demi siècle d'irresponsabilité n'a pas tué les compagnies de chemins de fer ; elle n'a pas éloigné du rail un public de plus en plus nombreux. Plusieurs siècles d'irresponsabilité n'empêchent pas les voyageurs de voyager et les marchandises d'être expédiées sur mer.

Nous ne voyons pas pourquoi il n'en serait pas de même dans les airs. D'ailleurs les clients inquiets ont la possibilité de s'assurer eux-mêmes comme M. Mautin l'a fait remarquer à la Société d'études législatives : toutes les Compagnies tiennent des polices à leur disposition.

Comme l'a répondu M. Ripert à M. Imbrecq : « Si l'irresponsabilité du transporteur a été supprimée pour les transports terrestres, elle ne l'a été que quarante-cinq ans après la naissance des chemins de fer, alors que ce mode de transport ne présentait plus de risques. Cette irresponsabilité du transporteur existe encore, dans une certaine mesure, pour la navigation aérienne, alors que les risques n'y existent presque plus. Pourquoi la supprimer dans les transports aériens où les risques sont considérables » ?

Le second argument de M. Imbrecq nous semble encore moins solide. Nous croyons de notre devoir de le dire ici sans manquer au respect que nous tenons à conserver, tant vis-à-vis de sa personne que vis-à-vis des opinions qu'il a été appelé à formuler. M. Imbrecq invoque « le mouvement d'opinion formidable qui... se manifeste notamment par l'extension que la Cour de Cassation a faite de l'article 103 du Code de commerce ». Mais l'opinion publique est un peu comme la boîte de Pandore. On peut en tirer tout ce qu'on veut. On peut lui faire dire tout ce qu'il plaît qu'elle dise. Nous ne croyons pas qu'on puisse parler d'une extension considérable de l'article 103 du Code de com-

merce. La Cour de Cassation a bien appliqué au transport des personnes la loi Rabier qui ne visait expressément que le transport des marchandises. Mais par une série d'arrêts, dont nous avons cité et commenté le plus récent, celui du 6 novembre 1922, elle a étroitement cantonné dans les transports terrestres l'application de cette loi.

On peut nous dire : vous prétendez que la défense de s'exonérer de leur responsabilité tuera les Compagnies de navigation ; elle n'a pas tué les chemins de fer depuis 1905. Nous avons déjà répondu à cette objection. Aucune assimilation n'est possible entre la vitalité des chemins de fer en 1905, après un demi siècle d'existence et celle des entreprises aériennes, vraiment naissantes puisque les transports commerciaux par aéronefs ne datent en général que de 1919 ou 1920.

Si les Compagnies de navigation aérienne ne peuvent se rendre irresponsables par une clause insérée dans le titre de transport, elles chercheront à atteindre le même but en s'assurant. Ce faisant, elles grèveront leurs budgets. Cela amènera une augmentation de frais généraux et, par voie de conséquence, des tarifs réclamés aux clients.

Cette augmentation sera sans doute considérable. Au cours des travaux de la Commission de la Société des études législatives, un de ses membres, M. Léon Jacob, chef adjoint du cabinet du Sous-Secrétaire d'État à l'Aéronautique, ayant soumis à ses collègues un contrat

dégageant la responsabilité du transporteur, un autre membre, M. Talamon, ayant demandé s'il ne serait pas préférable de développer un système d'assurances : « Les Compagnies d'assurances ont des tarifs inabordables »; lui répondit M. Sumien, conseiller juridique au Ministère du Travail. Et les tarifs qu'elles prenaient un peu au hasard — car il n'est pas aisé, en une matière si neuve, de dresser des statistiques et de se livrer à des calculs de probabilités — vont se trouver augmentés encore depuis le jugement Lambert, depuis qu'elles ne peuvent plus espérer plaider l'irresponsabilité.

Soulignons ces paroles de M. Sumien: « Les Compagnies d'assurances ont des tarifs inabordables ». Rapprochons-les de celles de M. l'avocat général de Raynal: « Pourquoi donner des lisières au commerce et à l'industrie qui vivent surtout d'indépendance? » Et gardons-nous de nous mettre dans le cas d'entendre plus tard un nouveau de Raynal nous dire, en paraphrasant les paroles de l'autre: « L'aviation de telle nation étrangère peut abaisser le prix du fret. Tout le monde y gagne et elle peut nous faire une concurrence redoutable et nous vaincre sur ce champ de bataille pacifique ».

La validité des clauses de non-responsabilité est désirable, croyons-nous, non pas seulement dans l'intérêt des Compagnies, mais aussi dans l'intérêt de l'aviation en général et de la prospérité du pays.

Ecoutons le Président de la Commission de naviga-

tion à la Chambre syndicale des industries aéronautiques: « Les entreprises qui se créent s'effrayent de la jurisprudence de cette responsabilité ». Écoutons le Président de la Chambre syndicale elle-même: « Les transports aériens sont coûteux à l'heure actuelle, parce que nous ne sommes pas encore sortis de la période expérimentale, et que les amortissements, l'entretien des machines et les frais généraux des Compagnies sont extrêmement élevés. Mais nous pouvons raisonnablement prévoir que, d'ici une dizaine d'années, ces prix seront réduits dans la proportion de 7 à 1, et que dans une vingtaine d'années cette proportion pourra descendre de 15 à 1 ». Il faut vraiment souhaiter qu'une augmentation des frais généraux ne rende pas les transports plus coûteux encore et ne vienne pas entraver le bel essor prévu.

Songeons enfin à notre défense militaire, et écoutons le maréchal Fayolle, inspecteur général de l'Aéronautique: « Il n'y a pas deux espèces d'aviation, l'aviation civile et l'aviation militaire... tout progrès réalisé dans la construction ou la conduite des appareils profite aux uns et aux autres ». Pour être mobilisable, la première condition est que l'aviation civile vive et prospère au lieu d'être écrasée de charges. M. de la Palisse a toujours raison.

Très évidemment, comme il est dit dans le rapport de M. Ripert, il serait dangereux et immoral que le transporteur put s'exonérer de ses fautes. De cela, il n'a jamais été question. Quant à mettre en service des

appareils qui présentent un maximum de sécurité, chaque Compagnie doit être tenue de faire tous ses efforts en ce sens. D'ailleurs la concurrence des autres est le meilleur remède contre l'incurie. Et des mesures de surveillance administrative sont destinées à le renforcer au besoin.

C'est pour toutes les raisons que nous venons d'exposer que nous concluons à la validité des clauses de non-responsabilité en matière aérienne. Cette solution nous paraît la plus juste en droit et en fait. Nous espérons que le Parlement saura l'inscrire dans la loi.

CONCLUSION

Dans la préface de l'important ouvrage consacré par M. Elie Boutaud aux clauses de non-responsabilité et à l'assurance de la responsabilité des fautes, M. le professeur Thaller écrit ces lignes.

« Les circonstances dans lesquelles est engagée la responsabilité humaine sont indéfinies. Elles ont redoublé à mesure que la civilisation inventait de nouveaux agents et surtout des agents plus expéditifs de fonctionnement. La vie active et affairée d'aujourd'hui oblige l'individu et la société anonyme à une surveillance exercée de divers côtés à la fois. Un instant d'oubli peut causer mort d'homme, anéantissement de fortune ».

Ces remarques ont été écrites à la fin du siècle dernier. Depuis lors, elles n'ont cessé de devenir chaque jour de plus en plus vraies, et davantage depuis que l'aviation commerciale est née. A bord d'un aéronef plus encore, peut-être, que sur la locomotive d'un train rapide, une défaillance, un manque de soins ou de prudence, un instant d'oubli peuvent causer la mort de l'équipage et des passagers transportés, et l'anéantissement de projets et de fortunes. La constatation de ce fait nous a donné la première idée du travail qui fait l'objet de ces pages. Mais à mesure que nous avancions l'étude de cette responsabilité des Compagnies de navigation aérienne dans les accidents, l'idée que nous nous en étions faite primitivement a évolué. Il ne s'agit point en la matière de poser des principes nouveaux. Il s'agit seulement d'adapter à des moyens de transport inconnus jusqu'alors les règles d'une législation plus ancienne. Lorsque ces règles concordent entre elles, convient-il de les appliquer ici, et n'est-il point préférable de créer une exception? Lorsqu'elles divergent, de laquelle d'entre elles s'agit-il de s'inspirer? Ce sont les réponses à ces questions que nous nous sommes efforcé d'envisager.

Les entreprises intéressées désireraient qu'on leur appliquât les principes de la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle plutôt que ceux de la responsabilité contractuelle, infiniment moins favorables pour elles. Elles demandent cette faveur tout au moins pendant les années de leurs débuts, tant que les progrès de cette in-

dustrie ne peuvent encore leur permettre d'allier au maximum de vitesse le maximum de sécurité.

Nous avons cru devoir repousser cette faveur qui serait vraiment par trop exceptionnelle et par trop en désaccord avec les principes généraux de l'article 1147 du Code civil, et avec l'interprétation qui en a été fréquemment admise par la Cour de Cassation. Le voiturier, tous les voituriers — et il convient de faire englober par cette appellation générique tous les transporteurs sans distinction présents et à venir — ont l'obligation de conduire sains et saufs les voyageurs à destination, et de remettre intacts aux destinataires les marchandises que les expéditeurs leur ont confiées. Ils doivent être tenus pour responsables des accidents survenus en cours de route (sauf des accidents nautiques), toutes les fois qu'ils ne justifient pas que ces accidents proviennent d'un fait qui ne saurait leur être imputable, cas fortuits ou force majeure, ou faute de la victime, ou vice propre de la chose.

Par contre, les clauses d'exonération, doivent être validées. De telles mentions ne sont en aucune façon contraires à l'ordre public. Il ne s'agit point ici de savoir si nous devons faire à la navigation aérienne une place exceptionnelle. Il s'agit de savoir si pour les principes qui vont la régir il convient de s'inspirer de la réglementation des transports terrestres ou du droit maritime. En ce qui concerne les transports terrestres, la loi Rabier leur interdit, depuis 1905, la pratique des clauses d'exonération. Mais de pareilles clauses restent

valables en Droit maritime. L'article 103 du Code de commerce, complété par la loi du 17 mars 1905, étant inscrit au livre I du Code de commerce, dans la section IV du titre VI, n'est pas applicable aux navires de mer exclusivement régis par le livre II du même Code. Aucune des dispositions qui s'y trouvent contenues, ni aucune loi postérieure, n'interdit au propriétaire d'un navire de déterminer à l'avance l'étendue de sa responsabilité. C'est ce que font en pratique tous les connaissements, et pour longtemps encore sans doute, d'ailleurs, malgré un projet de loi déposé en 1917 sur le bureau de la Chambre des députés et qui semble devoir s'y éterniser. Les aéronefs se rapprochent davantage des navires que des wagons de chemins de fer, et s'en rapprochent vraisemblablement de plus en plus. De la même façon le Droit aérien doit se rapprocher du Droit maritime.

Le souhait que nous formons sera-t-il exaucé? Il est permis de le supposer. Deux projets sont à l'étude actuellement. L'un, le projet Ripert, est favorable. L'autre, le projet Bazire, défavorable. Le premier a été seulement adopté par la Société des études législatives. Le second a été déjà voté par la Chambre. On peut espérer cependant que celui-ci cèdera la place à celui-là. La jurisprudence a déjà eu l'occasion de se prononcer de la façon que l'on connaît dans l'affaire Lambert c. Messageries aériennes. Il serait dès lors désirable que le pouvoir législatif dise s'il approuve la voie sur laquelle elle semble s'engager ou s'il veut la redresser.

Nous aurions pu faire porter notre étude sur la responsabilité des accidents causés par les aéronefs en évolution aux personnes et aux choses qui se trouvent à la surface du sol: le projet de la Société des études législatives consacre plusieurs articles à cette question. Nous aurions pu aussi envisager l'hypothèse des abordages entre aéronefs: il y aurait lieu en cette matière à une transposition des règles qui ont cours en Droit maritime. Nous avons préféré nous cantonner dans la question des accidents qui peuvent survenir aux passagers et aux marchandises transportées. Ces questions, différentes des autres, nous ont paru demander à être envisagées séparément.

Nous voudrions terminer par une idée générale qui nous paraît avoir sa place logique à la fin de cette étude. Aux questions que nous nous sommes posées, nous nous sommes efforcé de faire les réponses qui nous paraissaient les plus conformes aux principes juridiques. Mais nous avons aussi cherché les solutions que nous estimions les plus favorables à l'avenir de l'aviation en France. Les lois qui seront adoptées, les décisions que les tribunaux prononceront doivent s'inspirer de cette pensée et prendre garde de restreindre ou d'abolir par des règlements tracassiers l'essor d'une navigation destinée à augmenter nos richesses nationales. Redisons-nous les paroles qu'en 1869 M. l'avocat général de Raynal prononçait devant la Cour de Cassation:

« Nous avons, il faut le dire, en de pareilles questions, à nous défendre avec soin de cette tendance,

qu'on nous a si souvent reprochée, à nous efforcer de tout prévoir, de tout réglementer, à protéger les personnes plus qu'elles n'ont besoin d'être protégées, à gêner ainsi la liberté de leurs allures. Pourquoi toujours vouloir que la loi soit plus sage que l'intérêt personnel, et décourager en la rendant inutile l'initiative et la prudence des citoyens? Quand il y a dans la matière qui nous occupe tant de combinaisons possibles, tant de moyens de se mettre en garde contre toutes les éventualités, pourquoi substituer la loi à la convention ? Pourquoi donner des lisières au commerce et à l'industrie qui vivent surtout d'indépendance? Pourquoi multiplier inutilement les responsabilités, les recours et les procès? »

Cela sera toujours vrai.

Montpellier, le 13 juin 1923
Vu et approuvé:
Le Président de Thèse:
G. MORIN

Vu et approuvé:
Montpellier, le 13 juin 1923
Pour le Doyen, l'Assesseur,
G. MORIN

Vu et permis d'imprimer :
Montpellier, le 14 Juin 1923
Le Recteur,
J. COULET.

BIBLIOGRAPHIE

Ripert (Georges). — Projet de loi sur la navigation aérienne. Rapport présenté à la Société d'études législatives. *Bulletin de la Société d'études législatives,* Paris, 1921, n° 4, p. 261 et suivantes.

— Tirage à part de ce rapport. Rousseau et Cie, Paris, 1922.

Bazire (Louis), député. — Rapport fait au nom de la Commission des trav. publics et des moyens de communication, chargée d'examiner le projet de loi relatif à la navigation aérienne, annexé au procès-verbal de la séance du 13 mai 1921.

GIRARD. — *Manuel de droit romain,* 6e éd., Rousseau et Cie, Paris, 1918.

COLIN et CAPITANT. — *Cours de droit civil français,* 3e éd., Dalloz, Paris, 1921.

THALLER. — *Traité élémentaire de droit commercial,* 3e éd.

RIPERT (Georges). — Droit maritime, au *Traité général de droit commercial de M. Thaller.* Rousseau et Cie, Paris, 1913.

LYON-CAEN et RENAULT. — Droit commercial, 12e éd. Librairie générale de droit et de jurisprud., Paris, 1918.

RICHET (Charles), de l'Académie des Sciences. — Qu'est-ce que la civilisation? *Rev. des Deux-Mondes,* Paris, 15 mars 1923.

Des rapports de l'Etat avec les Compagnies aériennes de transports et les propriétaires d'avions de tourisme. *Bulletin de la Chambre syndicale des industr. aéronautiques,* Paris, avril 1923, p. 18 et seq.

TÊTE (A.). — Les lignes aériennes. *Revue de la Ligue aéronautique de France,* Paris, janvier, févr., mars 1923, p. 9.

Les voyages de nuit sur Paris-Londres. *Revue de la Ligue aéronautique de France,* Paris, janvier février mars 1923, p. 9.

Renard (Jean). — Les règles de la Haye 1921 et la réforme des connaissements. *Bulletin économique et financier du Sémaphore,* Marseille, 25 juin et 2 juillet 1922.

Boutaud (Élie). — Des clauses de non-responsabilité et de l'assurance de la responsabilité des fautes. Arthur Rousseau, Paris, 1896.

Fayolle (Maréchal). — Lettre à la direction de la *Revue de la Ligue aéronautique de France,* Paris, janvier février mars 1923, p. 3.

Séances de la Commission de législation aérienne d'études législatives, tenues les 25 février, 18 mars, 16 avril, 27 avril, 13 mai, 3 juin et 30 novembre 1921; comptes rendus reproduits au *Bulletin de la Société d'études législatives* Paris, 1921, n° 4, p. 323 et suivantes.

Séance commune de la Société d'études législatives et de la Société générale des prisons, tenue le 19 mai 1923; compte rendu reproduit au *Bulletin de la Société d'études législatives,* Paris, 1922, n° 3 et 4, p. 191 et seq.

Rapports, avis et discussions relatifs à la préparation et au vote de la loi du 17 mars 1905 dite loi Rabier, au D. 1905-3-38 et seq.

Raynal (De). — Conclusions au D. 1869-1-96.

Esmein. — Note au S. 1900-2-59.
Sarrut. — Note au D. 1885-1-433.
— Note au D. 1913-1-249.
— Conclusions au D. 1913-1-254.
Levillain. — Note au D. 1888-1-113.
Labbé. — Note au S. 1876-1-337.
Revue juridique de la locomotion aérienne.
Recueils de législation et jurisprudence, références fournies en cours de travail, et plus particulièrement :

D. 1885-1-433.
D. 1913-1-249.
D. 1869-1-96.
Gaz. Trib., 23-24 mars 1923.

Nous tenons enfin à remercier ici notre confrère au Barreau de Montpellier, Me Marcel Serre, qui, ayant eu l'occasion d'étudier précédemment un sujet très voisin de celui que nous venons de traiter, a mis obligeamment à notre disposition les documents qu'il s'était procurés, et notamment une lettre à lui écrite par M. Balleyguier, administrateur délégué de la Compagnie aérienne française et président de la Commission de navigation à la Chambre syndicale des industries aéronautiques, lettre dont notre confrère nous a autorisé à faire état et qui nous a été très précieuse.

TABLE DES MATIÈRES

Pages

INTRODUCTION. — Le développement des moyens de transport a changé la face du monde et la face des lois.
Importance de la locomotion aérienne.
Elle réclame un droit qui lui soit propre 9

CHAPITRE I. — La situation légale actuelle des Compagnies de navigation aérienne.
Règlementation administrative avant la guerre.
La guerre provoque le développement de l'aviation.
Nécessité de légiférer.
Le projet et le rapport Bazire.
Le projet et le rapport Ripert.
L'affaire Lambert..... 15

Pages

Chapitre II. — Responsabilité contractuelle ou responsabilité délictuelle.

Origines et différences de ces deux responsabilités.

Nature de la responsabilité des employeurs.

Le transporteur et les accidents aux choses.

Le transporteur et les accidents aux personnes.

La locomotion aérienne revendique la responsabilité délictuelle.

Pourquoi elle doit être tenue contractuellement. 31

Chapitre III. — De la validité des clauses de non-responsabilité.

Le client accepte-t-il la clause?

N'est-elle pas contraire à l'ordre public?

La loi Rabier et les transports terrestres.

Les connaissements et le droit maritime.

La navigation aérienne doit être assimilée à la navigation maritime.

Réfutation des opinions contraires. . . . 55

Pages

Conclusion. — Résumé de chacun des chapitres. Le droit aérien doit s'inspirer des principes juridiques anciens, mais aussi favoriser le développement de l'aviation. 85

Bibliographie. 91

Table des matières 95

IMPRIMERIE
DE
" L'ECONOMISTE MÉRIDIONAL "
19, AVENUE DE TOULOUSE
MONTPELLIER